EDIÇÃO 697 · QUATRO RODAS · FORD ECOSPORT · ARGO 1.3 · ONIX 1.4 · HB20 1.6 · FOCUS · JETTA · LANCER · ELANTRA · CERATO · SENTRA · C4 LOUNGE · PEUGEOT 408 · VOLVO XC60 · PEUGEOT 3008 · MINI COUNTRYMAN · RENAULT CAPTUR CVT

ARGO x HB20 x ONIX

Nada de 1.0 aqui! O novo Fiat enfrenta os líderes na disputa de hatches com motor até 1.6

QUATRO RODAS

NOVO ECOSPORT

O design mudou pouco, mas por dentro é outro carro: motores renovados, mais equipamentos, acabamento superior e interior repaginado. Será o suficiente?

Abril
ANO 57 EDIÇÃO 697 JULHO 2017 R$ 15,00
ISSN 977-0011590007-7
00697
9 770033 590007
WWW.QUATRORODAS.COM.BR

SERVIÇO
Aprenda a usar as novas ferramentas digitais e venda bem seu usado

LONGA DURAÇÃO
Nossa frota entra no teste da baliza. Tem até modelo que pode estacionar sozinho

OS ESQUECIDOS
Focus, Jetta, Lancer, C4, Elantra e mais três sedãs brigam pela sua garagem

PEUGEOT 3008
Menos minivan e mais SUV, ele une estilo, itens de série e desempenho

NISSAN KICKS. O ÚNICO DA CATEGORIA COM CÂMERA 360° INTELIGENTE.

O mais urbano dos SUVs agora é produzido no Brasil, trazendo o conceito global da Nissan: Intelligent Mobility. Conheça essa série de inovações tecnológicas que estão no Nissan Kicks para facilitar o dia a dia de quem vive na cidade e quer aproveitar toda a intensidade das ruas.

Design | Versatilidade | Tecnologia japonesa

Agora fabricado no Brasil.

/nissanbrasil @Nissan_Oficial Nissan_Brasil /nissanoficial

Pedestre, use sua faixa.

Publicidade referente ao veículo Nissan Kicks 1.6 SL. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões em www.nissan.com.br. Para informações sobre o consumo, acesse www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br.

NISSAN

Innovation
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Câmera 360° inteligente.
Tecnologia que detecta tudo ao redor, parado ou em movimento. Quatro câmeras com visão em close na frente, na traseira e nas laterais. Mais agilidade e segurança.

nissankicks.com.br

SUMÁRIO

Edição 697 | Julho 2017 | www.quatrorodas.com.br

SEGREDO
17 O Argo não está só: até 2019, o modelo ganhará a companhia de um sedã e uma picape totalmente novos

RENAULT CAPTUR 1.6 CVT
38 Para recuperar o tempo perdido

RENAULT SANDERO 1.0
40 Parecer um carro de frota é elogio

MERCEDES-BENZ C300
42 O último degrau antes do C 63 AMG

MINI COOPER COUNTRYMAN
44 Uma antítese que deu certo

ARGO x HB20 x ONIX
46 A aposta da Fiat contra os líderes

FORD ECOSPORT
52 De volta para a briga

SEDÃS MÉDIOS ESQUECIDOS
60 Indo além de Corolla, Civic e Cruze

PEUGEOT 3008
68 Agora um SUV e cheio de virtudes

VOLVO XC60
72 Inspiração familiar

CHEVROLET BOLT
76 O carro do futuro já é realidade. Mas ainda está muito longe do Brasil

ANUNCIE ONLINE
94 Comprar e vender pela internet tem sido um ótimo negócio. Porém, anunciar na web requer cuidados

---

SEÇÕES

6 Carta ao Leitor | **8** Viva-Voz | **17** Via Expressa | **37** Testes | **80** Clássicos QUATRO RODAS
85 Longa Duração | **93** Auto-serviço | **115** Ranking dos Testes | **116** Jeremy Clarkson | **118** Top Ten

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

PEUGEOT TOTAL CARE

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

Temporada premiada

Todo mundo gosta de ganhar um prêmio, não é? Se para uns significa dinheiro, para outros é sinônimo de prestígio. Mas não importa a motivação: ele é sempre cobiçado. E com as premiações concedidas pela QUATRO RODAS não é diferente.

Entre as mais desejadas, estão Os Eleitos e o Melhor Compra. A primeira é uma pesquisa de satisfação anual publicada desde 2001, em que os proprietários indicam quais são os carros que mais lhes agradam. A segunda, também com 16 anos de existência, é uma edição especial que reúne as melhores opções do mercado, selecionadas pelos nossos jornalistas.

A lista inclui uma terceira conquista, também almejada pelas montadoras: o título de Vencedor do Comparativo – este pode despontar em qualquer teste que reúna dois ou mais modelos. Existe ainda uma quarta distinção, bem mais recente (está na sua segunda edição): o Menor Custo de Uso, que aponta os veículos mais baratos de manter.

Quem vence um desses prêmios não pensa duas vezes em bater no peito e contar por aí que foi um dos escolhidos, geralmente por meio de anúncios em TV, rádio, revistas e sites. Faz sentido, afinal que melhor maneira de atestar a qualidade de seu produto do que receber o aval de uma publicação que está acostumada a avaliar carros há mais de 50 anos?

Depois de tanto tempo dando prêmios aos outros, posso dizer que é muito bom ganhar um. E no último mês recebemos duas honrarias. Começou pelo convite para integrar o júri do Car Design Award 2017, que elege os mais belos automóveis do mundo desde 1984. Eu tive o privilégio de representar a QUATRO RODAS ao lado de dez das revistas especializadas mais importantes do planeta. Fomos a única latino-americana entre pesos-pesados como a inglesa *Top Gear*, a alemã *AutoBild* e a francesa *Automobiles Classiques*.

Outra notícia importante é o reconhecimento do trabalho do editor Paulo Campo Grande, que venceu o 11º Prêmio AEA de Meio Ambiente, concedido pela Associação de Engenharia Automotiva. A reportagem que levou o primeiro lugar conta a aventura de PCG pelo trânsito de Londres no comando de um quadriciclo elétrico, visto como uma das soluções para o futuro da mobilidade.

Se você quiser saber mais sobre as duas conquistas, vá até a página 32 e comemore conosco. Afinal, a gente também adora ganhar prêmio.

PCG: prêmio de reportagem

Zeca Chaves
Redator-chefe
zeca.chaves@abril.com.br

FALE COM A GENTE

REDAÇÃO:
E-mail:
4rodas.abril@atleitor.com.br
Cartas: Av. das Nações Unidas, 7.221, 20º andar; CEP 05425-902, São Paulo, SP

CORREIO TÉCNICO:
Envie sua pergunta para
correiotecnico@abril.com.br

PARA ASSINAR A REVISTA:
www.assineabril.com.br
Tels: (11) 3347-2121 (Grande São Paulo); 0800-775-2828 (outras cidades), de 2ª a 6ª feira, das 8h às 22h

SERVIÇOS AO ASSINANTE:
www.abrilsac.com
Tels: (11) 5087-2112 (Grande São Paulo); 0800-775-2112 (outras cidades)

REPRINT EDITORIAL:
Compra de cópias de reportagens de QUATRO RODAS (pedidos mínimos de 1.000 cópias da mesma matéria):
eddias@abril.com.br

QUATRO RODAS NA INTERNET:
www.quatrorodas.com.br

PUBLICIDADE ABRIL:
www.publiabril.com.br
Tel: (11) 3037-2608, de 2ª a 6ª feira, das 9h às 12h e das 14h às 18h
Fax: (11) 3037-5709

TRABALHE CONOSCO:
www.abril.com.br/trabalheconosco

reifor

65 ANOS

65 anos de muita energia

Faça revisões em seu veículo regularmente.

* Especificações técnicas encontram-se na parte superior do produto

BATERIAS reifor

www.reiforbaterias.com.br

Segurança
Desempenho
OCP 0075
INMETRO
Registro
009165/2013

Julho 2017. Portaria Inmetro 301/2011.

> “Que a Fiat não trate o Argo como os renegados Stilo e Bravo. Mas sem oferecer sensor de estacionamento de série em nenhuma versão?! Xiii, já vi esse filme...”

Rafael Lage
Uberaba (MG)

FIAT ARGO

Que o Argo é bonito, não há como negar ("Ao ataque", junho). Dianteira fruto de cruzamento do Mobi com o Tipo europeu, console central do painel à la Mercedes-Benz, ressurreição da versão HGT. Torço para "argo" dar certo com o modelo, que não aconteça o mesmo erro de pôr o carro de um segmento para brigar com os do andar superior – vide o caso do Linea.

Guilherme Silveira de Sousa
Marituba (PA)

A Fiat parece não ser mais a mesma, trazendo "mais do mesmo" com o Argo. Todas as expectativas de apresentação desse hatch foram frustradas com a reportagem de capa da QUATRO RODAS. Um modelo insosso e sem nenhuma inovação. Por R$ 70.000, prefiro outras opções a esse brinquedo esportivo, que poderia ser chamado de "Mobão".

Danilo J. de Camargo Golfieri
Espírito Santo do Pinhal (SP)

O Argo é um carro novo que tem o objetivo de fazer com que a Fiat reviva seus momentos de glória, o que será uma missão um tanto difícil, já que seus rivais são líderes de vendas e têm preços e equipamentos semelhantes. Gosto bastante da Fiat e acho que o Argo será também um dos líderes, pois tem uma série de equipamentos revolucionários que seus rivais não possuem.

Marcelo Malandrino G. Corrêa
São Paulo (SP)

Nunca tive um Fiat e, se depender do Argo, continuarei a não ter. O desenho, mesmo novo, já parece comum, não atrai a atenção. A motorização não oferece nada de novo. E ele é caro: para se livrar das manivelas dos vidros traseiros, paga-se mais de R$ 60.000! Um Peugeot 208 entrega isso por R$ 52.000 e Hyundai HB20, por menos de R$ 50.000. Argh!

Luciano Nogueira Marmontel
Pouso Alegre (MG)

Abri a revista, olhei aquele carro azul e pensei: "Poxa, o novo Gol ficou bacana". Mas era um Fiat! Bons tempos em que a marca nos surpreendia.

Marcelo Alves
São José do Rio Preto (SP)

A Fiat, como a GM, peca nos motores antigos/sem tecnologia. Esperava que um modelo dito de projeto moderno oferecesse os seis airbags, ao menos como opcional. Será que a vida de um consumidor brasileiro vale tão pouco para a marca?

Eduardo Teixeira Kühl
Ribeirão Preto (SP)

MENOR CUSTO DE USO

Parabenizo os repórteres Paulo Campo Grande e Isadora Carvalho pela excelente reportagem "Na ponta do lápis" (junho). Na hora de escolher o próximo automóvel não devemos nos deixar levar pelo impulso do design e do preço. O custo para mantê-lo é de suma importância, principalmente no que se refere ao seguro, consumo e impostos.
A matéria foca nesses itens e tirou minhas dúvidas em relação à nova compra.

Marceli César Tessmann
Porto Alegre (RS)

Sou "muito emoção" quando o assunto é carro. Não faço conta miúda porque acho que vale mais um desejo realizado do que 10.000 réis no bolso. Mas eu reflito bem sobre os aspectos práticos, de uso e do

KIA

25 ANOS

25 ANOS MOVIDOS A DESIGN_

Para nós, design é mais que beleza.
É poder comunicar por meio da forma.
Por isso, chamamos o designer
Peter Schreyer para criar os carros mais
bonitos que você já viu.

400 mil carros
vendidos no Brasil.

MOVIDOS A INOVAÇÃO_

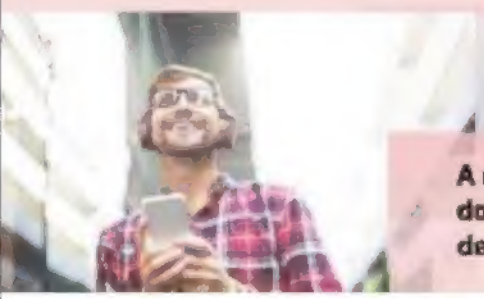
Já nascemos inquietos.
Sempre buscamos a direção oposta.
Foi com a inovação no DNA que a KIA
se tornou a primeira montadora a
oferecer apenas carros completos.

73 mil itens de peças
de reposição em estoque.

R$ 25 bilhões¹ em
impostos recolhidos.

MOVIDOS A SUPERAÇÃO_

Nunca procuramos respostas fáceis.
Sempre transformamos dificuldades
em oportunidades. Foi assim
que a KIA chegou desconhecida
ao Brasil e logo se destacou.



A maior importadora de veículos
do BrasilF, com o maior número
de empregos gerados.

1. Valor corrigido pela Selic. 2. Entre as importadoras sem fábrica, desde 1992.

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

IBAMA

GANDINI_

kia.com.br • 0800 77 11011

KIA 25 ANOS

COMO SEMPRE ACREDITAMOS NO BRASIL, ESTAMOS PRONTOS PARA OS PRÓXIMOS 25 ANOS _

COM NOVOS LANÇAMENTOS _

COM MAIS DE 100 CONCESSIONÁRIAS ESPALHADAS PELO PAÍS _

KIA

The Power to Surprise

prazer que ele proporciona. Para mim, não adianta o modelo econômico que dá muita oficina, o bom de revenda que mais parece um rabecão ou o baratinho que solta os arabamentos. Mas robustez, boa arquitetura interna e custo de manutenção compatível são essenciais. O resto é gosto e necessidade pessoal.
Gustavo Tigre
Petrolina (PE)

NOVO PUMA

É uma ótima notícia a volta do Puma ("Garras afiadas", junho). Espero que a versão de rua seja larga, como o de competição. A frente e a traseira deveriam lembrar mais o primeiro Puma, que tinha um desenho mais arredondado. Do jeito que está não parece muito. Tomara que a fábrica o deixe acessível dentro do seu segmento. Ele precisa ser bem acabado, mas não luxuoso em demasia, para não perder a esportividade e nem elevar o preço.
Felipe Brasil da Fonseca
Campinas (SP)

ONIX EFFECT

A Chevrolet podia ser um pouco mais boazinha e colocar no Onix Effect o motor do 1.8 do Cobalt ("Espírito esportivo", junho). O torque a mais combinaria perfeitamente com o apelo esportivo dessa versão do compacto.
Igor Jorge de Sant Anna
Rio de Janeiro (RJ)

O carro mais vendido do país revela muita coisa sobre o brasileiro. O visual e a oferta de equipamentos são mais requisitados do que segurança e desempenho, como pode ser visto pela mecânica 1.4 apenas suficiente e pela reprovação nos crash-tests do Latin NCAP. No entanto, o Onix tem virtudes ausentes na concorrência e, por isso, ele se encontra em primeiro lugar.
Gabriel Ferreira Veloso
São Luís (MA)

CORREÇÕES

- O Yaris da foto é a versão europeia, e não a chinesa (pag. 19, junho).
- O Argo 1.8 não tem câmbio GSR automatizado, mas sim automático (pág. 56, junho)

FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! - VIVAVOZ.4RODAS@ABRIL.COM.BR

CURTA AO MÁXIMO

Esta Kombi faz sucesso com o pessoal que pede um carreto para levar pouca carga. Será que tem desconto?
Wilion Vieira
São Paulo (SP)

CHAPÉU DE SOL

Debaixo do sol quente, o Renault Clio mostra qual é a melhor maneira de pôr panos quentes em qualquer assunto.
Thiago Costa
Caxias do Sul (RS)

UNIÃO ESTÁVEL

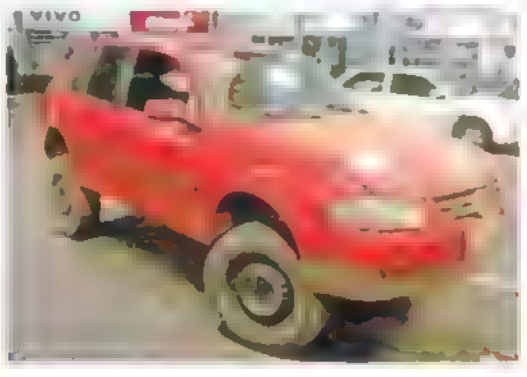
Muito antes da FCA, Cherokee e Mille se uniram para mostrar o melhor exemplo de uma fusão entre Fiat e Chrysler.
Fillipe Caetano
Itaúna (MG)

ILHA DAS FLORES

No fim da vida, o Fusca resolveu fazer sua parte: contribuiu para o meio ambiente e ainda deixou o dia mais colorido.
Alexandre Battibugli
Campinas (SP)

PLEONASMO VISUAL

Com receio do ponto cego, o motorista não teve medo de ser repetitivo na hora de usar o espelho retrovisor.
Fabio Cesar Pinheiro
Osasco (SP)



GOL PERNALONGA

Todo cheio de orgulho, o dono deste carro agora fala para a mãe que ele finalmente conseguiu subir na vida.
Fábio Dualibi
Campo Grande (MS)

QUEBROU, TRINCOU?

AUTOGLASS RESOLVE.

Imprevistos podem acontecer em qualquer hora e lugar. Mas não é o fim do mundo. Autoglass tem vidro automotivo, farol, lanterna, retrovisor e para-choque das melhores marcas, com garantia e lojas nas principais cidades do Brasil.

autoglass.com.br

AUTOGLASS

Hyundai Creta.

Quem tem um sabe que ele é o melhor.
E quem não tem está prestes a descobrir.

Hyundai Creta Pulse 1.6 AT a partir de:

R$ 85.740

à vista

Faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED e Cornering Lamp.

Motor Nu 2.0 Flex de 166 cv e sistema Stop & Go.

Bancos de couro com ventilação (motorista).

blueNav® - Central multimídia touch screen de 7" com GPS, Apple CarPlay® e Google Android Auto.

Seis airbags, controle de estabilidade e assistente de partida em rampa.

Imagens meramente ilustrativas. Oferta válida para o Hyundai Creta Pulse 1.6 com transmissão automática sequencial de 6 marchas (OCN DC1B D2), ano de fabricação/modelo 2017/2017, manutenção ou qualquer outro produto ou serviço ofertado pelo Concessionário HMB, válidos em território nacional. Os itens faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED, Prestige 2.0 com transmissão automática sequencial de 6 marchas, ano de fabricação/modelo 2017/2017. O Hyundai Creta foi eleito o melhor da categoria SUV do prêmio Qual Comprar 2017. Manual de Garantia do veículo. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. Os termos Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto de segurança. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br

Saiba mais: /HyundaiBR

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Na cidade somos todos pedestres.

HYUNDAI

preço à vista R$ 85.740,00, com pintura sólida e frete inc uso. Preço válido até 31/7/2017 ou enquanto durarem os estoques. Não estão incluídos os preços de acessórios, documentação, Cornering Lamp, banco de couro com ventilação (motorista), central multimídia BlueNav touch screen de 7", airbag lateral de tórax e airbag tipo cortina de série do Hyundai Creta da Revista Auto Esporte e a Melhor Compra 2017 na categoria veículos de R$ 80.000,00 a R$ 90.000,00 da Revista Car and Drive. Garantia Hyundai 5 anos, sujeita às condições previstas no e condições da Garantia Hyundai estão estabelecidos no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do Proprietário. A linha Hyundai Creta está em conformidade com o ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

EDITORA Abril

Fundada em 1950

VICTOR CIVITA (1907-1990) ROBERTO CIVITA (1936-2013)

Conselho Editorial: Victor Civita Neto (Presidente), Thomaz Souto Corrêa (Vice-Presidente), Alecsandra Zapparoli e Giancarlo Civita

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo

Diretor de Assinaturas: Ricardo Perez
Diretora da Casa Cor: Livia Pedreira
Diretor da GoBox: Dimas Mietto
Diretora de Mercado: Isabel Amorim
Diretor de Planejamento, Controle e Operações: Edilson Soares
Diretora de Serviços de Marketing: Andrea Abelleira
Diretor de Tecnologia: Carlos Sangiorgio

Diretor Editorial - Estilo de Vida: Sérgio Gwercman

QUATRO RODAS

Redator-chefe: Zeca Chaves
Editores: Paulo Campo Grande, Pericles Malheiros, Ulisses Cavalcante, Leo Nishibata
Repórteres: Vitor Matsubara, Isadora Carvalho e Henrique Rodriguez
Editores de Arte: Fernando Pires e Fábio Paiva
Pilotos de Teste: Jorge Luiz Alves e Eduardo Campilongo
Estagiário: Guilherme Fontana
Controle Administrativo: Cristiane Pereira
Atendimento ao Leitor: Sandra Hadich, CTI: André Luiz, Marcelo Tavares e Marisa Tomas
www.quatrorodas.com.br

PUBLICIDADE Cristiano Persona (Financeiro, Mobilidade, Imobiliário e Serviços Empresariais), Daniela Serafim (Tecnologia, Telecom, Saúde, Educação, Agro e Serviços), Karina Kattan (Bens de Consumo, Turismo, Entretenimento e Mídia), Rafael Ferreira (Moda, Decoração e Construção), William Hagopian (Regionais), Christiane Martinez (Agências de PR e Associações) **ABRIL BRANDED CONTENT** Edward Pimenta **ASSINATURAS** Adailton Granado (Processos e Produção), Daniela Vida (SAC), Icaro Freitas (Circulação Avulsas), Luci Silva (Relacionamento e Gestão Comercial), Patrícia Frangiosi (Comunicação), Rodrigo Chinaglia (Produtos), Wilson Paschoal (Canais de Vendas) **MARKETING DE MARCAS** Carolina Floresi (Eventos), Cinthia Obrecht (Estilo de Vida e Femininas), Leander Moreira (Exame) **ESTRATÉGIA DIGITAL** Edson Ferrão **MERCADO/BI** Rafael Gajardo **OPERAÇÕES DE PUBLICIDADE DIGITAL** Renata Guimarães **SEO** Isabela Sperandio **PARCERIAS E TENDÊNCIAS** Airton Lopes **PRODUTO** Renata Gomes **VÍDEO** André Veisman (Colaboração em Direção de vídeo) Adriana Yoshida (Estilo), Alexandre de Oliveira (Técnico e Editorial), Rudah Poran (Arte e Corporativo) e Silvio Navarro (Informação) **MARKETING CORPORATIVO** Mauricio Panfilo (Pesquisa de Mercado), Diogo Macedo (Abril Big Data), Gloria Porteiro (Licenças), Thais Rocha (Relações com o Mercado) **DEDOC E ABRILPRES** Valter Sabino **PLANEJAMENTO, CONTROLE E OPERAÇÕES** Adriana Favilla, Adriana Kazan, Emilene Pires e Renata Antunes **RECURSOS HUMANOS** Alessandra de Castro (Desenvolvimento Organizacional), Ana Kohl (Serviços de RH) e Marcio Nascimento (Remuneração e Benefícios)

Redação e Correspondência: Av. das Nações Unidas, 7221, 20º andar, Pinheiros, São Paulo, SP, CEP 05425-902, tel. (11) 3037-2000. Publicidade São Paulo e informações sobre representantes de publicidade no Brasil e no exterior: www.publiabril.com.br

---

QUATRO RODAS 697 (ISSN 0035-5909), ano 57, é uma publicação mensal da Editora Abril. Edições anteriores: venda exclusiva em bancas, pelo preço da última edição em banca mais despesa de remessa. Distribuída em todo o país pela Dinap S.A. Distribuidora Nacional de Publicações, São Paulo. QUATRO RODAS não admite publicidade redacional.

Serviço ao Assinante: Grande São Paulo: (11) 5087 2112 Demais localidades: 0800 775 2112
www.abrilsac.com

Para assinar: Grande São Paulo: (11) 3347 2145 Demais localidades: 0800 775 2145
www.abrilsac.com.br

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO:
Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens,
ligue: (11) 3990 1329 / (11) 3990 2059
e-mails: atendimentoconteudo@abril.com.br e abrilcontent@abril.com.br
Acesse: www.abrilconteudo.com.br

IMPRESSA NA GRÁFICA ABRIL
Av. Otaviano Alves de Lima, 4400, Freguesia do Ó, CEP: 02909-900, São Paulo, SP

IVC | FIPP | ANER | SIP

GRUPO Abril

Presidente Abril Par: Giancarlo Civita

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo
Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor Superintendente da Gráfica: Eduardo Costa
Diretor Superintendente da Total Express: Bruno Tortorello
Diretor Comercial da Total Publicações: Osmar Lara
Diretor de Auditoria: Thomaz Roberto Scott
Diretora Jurídica: Mariana Macia
Diretora Corporativa de Marketing: Melina Konstadinidis Porcel
Diretora Corporativa de Recursos Humanos: Claudia Ribeiro
Diretora de Relações Corporativas: Meire Fidelis

www.grupoabril.com.br

SEGREDO
– O QUE VEM POR AÍ –

Sedã Argo já está rodando em Goiana (PE)

A família Argo cresce

Depois da chegada do hatch, a versão sedã estreia no fim do ano, com nome próprio. A partir do ano que vem, é a vez da picape, que vai substituir a Strada

O lançamento do hatch Argo, em junho, pavimentou a estrada para a sua versão sedã, identificada dentro da fabrica pelo código de projeto X6S. A Fiat, porém, não tem pressa. A fábrica planeja lançar o novo modelo somente no final do ano, mais precisamente no quarto trimestre. O X6S ainda não tem nome comercial. Sabe-se apenas que não será Argo Sedan. Será algo totalmente novo. Esse modelo substituirá o Grand Siena, que até lá segue firme e forte, se o mercado assim quiser. Até maio deste ano, o Grand Siena ocupa o quinto lugar no ranking de vendas, segundo a Fenabrave, a associação dos revendedores. Está atrás de Prisma, Voyage, HB20S e Etios Sedan, e à frente de Ka+, Logan e Versa.

Até o mês passado, quando aparecia em algum flagrante em testes de campo, o X6S sempre era visto na forma de mula. Ou seja, era parte X6S, parte de outros carros quaisquer. Agora, não. O leitor Victor Henrique fotografou o sedã completo, finalizado, já na fase de protótipo. A imagem foi feita em Goiana, próxima à fábrica da FCA (Fiat Chrysler Automobiles), em Pernambuco.

Apesar de possuir nome próprio, o sedã guardará muita semelhança com o Argo, cujo projeto é o X6H (H de hatch). Ele poderá ter alguma distinção visual básica, na grade dianteira ou no para-choque modificado. Mas na essência será a mesma estrutura, compartilhando portas

dianteiras, para-lamas, para-brisa e interior (painel e bancos). Assim como o irmão, o X6S terá também as mesmas motorizações 1.0, 1.3 e 1.8, com opções de transmissão manual, automática e automatizada.

No início do programa do Argo, a Fiat planejou uma família X6. Além do hatch e do sedã, haverá também uma picape (X6P), que será a substituta da Strada. No início do projeto, a previsão era de que os três modelos fossem lançados este ano, porém a FCA decidiu segurar a picape. Ao contrário do Siena, que não muda mais, a Strada ainda vai passar por mais uma reestilização, antes da aposentadoria, para ter fôlego suficiente para seguir em frente. As mudanças devem atualizar o estilo da picape adotando a nova identidade da marca, estampada no Mobi e no Argo. Não se espante se a Strada compartilhar componentes como faróis, por exemplo, com um desses dois.

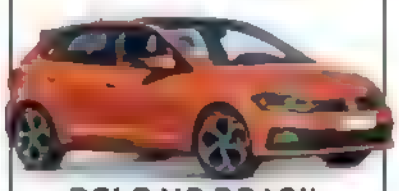
Lançada em 1998, a Strada evoluiu bastante nestes anos. A última mexida foi em 2013. Ela tem se mantido na liderança do segmento desde 2000. No acumulado até maio, ela detém 48,5% de participação, à frente de VW Saveiro (39,7%) e Chevrolet Montana (11,8%). Não será difícil continuar na ponta, porque as rivais também são frutos de projetos antigos. É curioso observar como esse segmento das picapinhas, que é uma exclusividade do mercado brasileiro, tem recebido tão pouco investimento nos últimos tempos – e não é por falta do potencial de vendas, já que elas alcançam altos volumes. Fontes dão conta de que a X6P, sucessora da Strada, deve chegar somente a partir do final de 2018, como linha 2019.

A nova Strada terá elementos visuais do Mobi e do Argo

Série 1 Sedan roda no Brasil

O leitor Arthur Marchini fotografou o novo Série 1 Sedan, inicialmente feito apenas para o mercado chinês, rodando próximo à fábrica da BMW em Joinville (SC). Uma fonte da empresa jura de pés juntos que o carro não vem para o Brasil. Segundo ele, essa unidade estaria aqui para fazer testes de recepção de sinais de satélites. Já sabíamos que o Brasil era um laboratório a céu aberto para o desenvolvimento de suspensões, em razão da má conservação das estradas, mas campo de provas de GPS é a primeira vez que ouvimos falar.

ARQUIVO PRIVADO



POLO NO BRASIL

Recém-lançado na Alemanha, *(foto)* o novo VW Polo chega no final do ano, em novembro. O sedã Virtus fica para o início de 2018.

PEUGEOT 5008

Mal lançou o 3008, a Peugeot já prepara o 5008, o irmão maior da família. Esse modelo deve estrear no segundo semestre deste ano.

PICAPE JEEP

Além do novo Wrangler *(leia ao lado)* com duas e quatro portas, a FCA fará também uma picape cabine dupla baseada no conceito Gladiator, de 2005

VW TIGUAN

Pouco antes do novo Tiguan Allspace chegar ao Brasil vindo do México, o que está previsto para o final de 2017, a VW vai aposentar a versão atual, que vem da Alemanha

Novo Wrangler

Em viagem aos EUA para avaliar o Chevrolet Bolt, mostrado nesta edição, o editor Péricles Malheiros flagrou o novo Jeep Wrangler rodando em Milford (Michigan), cidade que, apesar do nome, é um reconhecido território da GM. O modelo estreia por lá no fim do ano e chega por aqui em meados de 2018. Segundo publicações americanas, virá com novo chassi e uso intensivo de alumínio na carroceria para alívio de peso. Os motores serão: 2.0 de quatro cilindros e 3.6 V6

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós –

PCG@ABRIL.COM.BR

AMOR PLATÔNICO

As chances de o Toyota C-HR vir ao país agora são remotas. O mercado está em marcha lenta e lá fora ele vende como pão quente. Mesmo à distância, o SUV já conta com um fã-clube entre os brasileiros. O leitor Edson Bugliomini, que mora em Cingapura, fotografou um carro que passava por uma inspeção veicular naquele país e mandou as imagens para nós.

CONCEITO: AUDI E-TRON SPORTBACK

Apresentado como estudo de design e display de tecnologias, o e-tron dita a arquitetura dos Audi elétricos que devem chegar ao mercado na próxima década

FIAT

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

ARGO

VOCÊ NÃO DIRIGE.

VOCÊ SENTE.

Central Multimídia 7"

Motores 1.8, 1.3 e 1.0

Câmbio automático de 6 velocidades

Retrovisor multitarefa

Computador de bordo 7"

Keyless Entry'N'Go

Câmera de ré

ARG-0106

ARGO.FIAT.COM.BR

Toni com o Bruna, que está sendo legalizado para andar nas ruas

O último construtor

Aos 86 anos, o célebre projetista Toni Bianco cria mais um carro. Agora em casa e usando chapas de alumínio e um martelo – POR FÁBIO PAIVA | FOTOS ALEXANDRE BATTIBUGLI

O ofício de serralheiro – aquele que trabalha com metal – pode parecer algo sem glamour. Mas Toni Bianco gosta de provar o contrário. Aos 86 anos, 60 dedicados ao ofício de "bater o martelo" e "soldar alumínio", como costuma dizer, ele é parte viva da história automotiva brasileira. Enquanto muitos nessa idade pararam de trabalhar para curtir os netos, ele continua mais ativo do que nunca, apesar de longe dos holofotes.

Nos últimos dez anos, produziu veículos por encomenda para colecionadores, como carros de corrida e até uma réplica do Carcará, recordista de velocidade brasileiro em 1966.

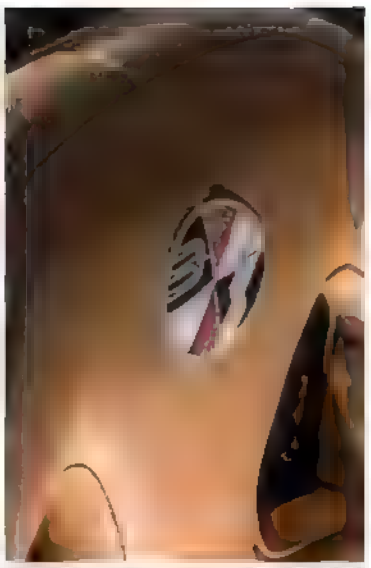
Seu mais recente projeto, feito na pequena garagem no fundo de casa, com ferramentas básicas, ficou pronto em maio. E o Bruna, um roadster inspirado no Bugatti Veyron. "Levei dois anos, trabalhando sozinho, em média oito horas por dia", conta Toni.

O chassi é tubular, como nos seus antigos carros de corrida. A mecânica veio de um Hyundai i30 2.0, adaptada para tração traseira e motor central. Com apenas 850 kg e 3,80 metros, ganhou suspensão de corrida na frente e McPherson atrás. A carroceria é a parte mais artesanal: é de chapas de alumínio, unidas pela solda e moldadas só pelo trabalho no martelo.

Batizado com o nome da neta de 21 anos que adora carro, o Bruna bebe da fonte de suas famosas criações, como Bianco S, Dardo ou a pioneira minivan Futura, de sete lugares *(leia texto ao lado)*. Todas feitas pelas mãos que já receberam vários prêmios, um deles entregue em 1970 pelo fundador da Lotus, Colin Chapman, e outro, recente, concedido pela Ferrari.

Apesar de o carro ser só para uso pessoal, Toni se diz aberto a criar uma pequena linha de montagem se houver interesse. E não para por aí. "Já tenho outro projeto em mente", diz ele sobre a ideia de um cupê com porta asa de gaivota e motor de Fusion.

No Bruna, apesar de artesanal, tudo funciona bem como em qualquer carro de produção em série. O nome é homenagem à neta. Bancos de competição com acabamento de couro



Painel e volante do Hyundai i30 primeira geração

É nesta apertada garagem que a mágica acontece

A miniatura revela qual é o próximo projeto de Toni

AS GRANDES CRIAÇÕES DE TONI

FORMULA JUNIOR 1962

Feito em conjunto com Chico Landi *(esq.)*, Luis Greco e Eugenio Martins, o Formula Jr. serviu de base para seus futuros carros

FURIA 1970

Com chassi tubular que pesava só 42 kg e diversas motorizações, o carro venceu muitas corridas e lhe rendeu vários prêmios

FURIA GT 1971

Com coautoria de Vittorio Massari, executivo da FNM, tinha mecânica de Alfa e um estilo cupê 2+2, mas nunca passou do protótipo

BANDEIRANTE 1976

Usando motor de Fusca, a versão de rua do Furia foi apresentada no Salão do Automóvel, onde surpreendeu ao vender 350 unidades

CARLCE F 13 1976

Clone do italiano Fiat X 1/9, trazia chassi desenvolvido por Toni, carroceria de fibra e mecânica do brasileiríssimo 147 Rallye

BRASCAR FURIA 1980

Quase uma cópia da Renault Space, de 1984, ela tinha mecânica VW AP e brigava de igual para igual com a importada Chevrolet Lumina

Estas foram as matérias mais lidas no nosso site no último mês. Não viu, acesse:

QUATRORODAS.COM.BR

facebook.com/quatrorodas instagram.com/quatro_rodas

RANGE ROVER SVAUTOBIOGRAPHY: ELE VALE MESMO R$ 1 MILHÃO?

Grande feito picape e luxuoso como limusine, o SUV está mais para um jatinho executivo

Dentro dos bancos atrás é tem 20 cm a mais de entre-eixos

Associação pede retirada do Onix após nota zero em crash-test

Proteste diz que vai acionar Ministério Público e outros órgãos para que o líder de vendas deixe o mercado nacional após seu mau desempenho no Latin NCAP

Como funciona a fabricação artesanal dos motores Mercedes-AMG

Aos 50 anos, seus motores ainda são montados a mão por apenas uma pessoa. É a filosofia "Um homem, um motor" Mas sempre dentro de linhas altamente informatizadas

Luzes DRL serão obrigatórias, mas troca de lâmpadas será proibida

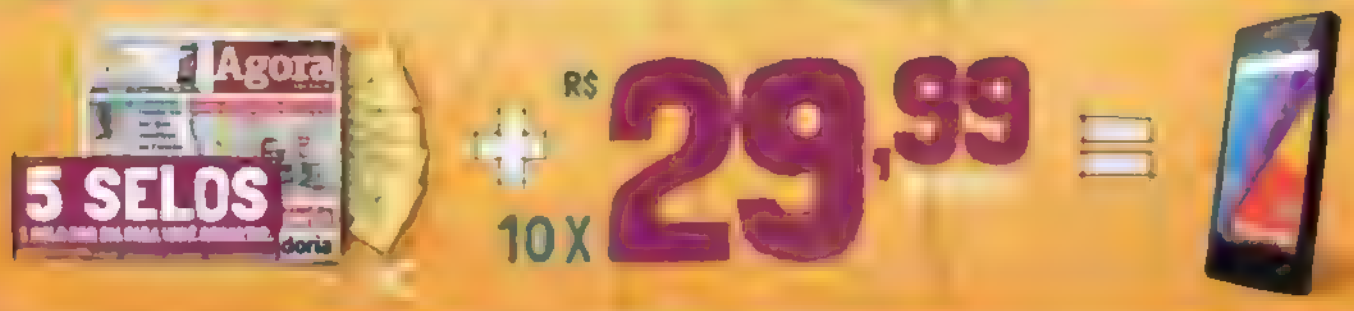
Medidas irão proibir substituição das lâmpadas originais por versões de led, xenônio ou superbrancas. Começa em 2021 com novos projetos e, em 2023, chega a todos os veículos.

O que acontece (e o que fazer) quando a correia dentada arrebenta

A peça, geralmente feita de náilon e borracha, sincroniza componentes vitais do motor. Em caso de quebra, ela pode causar o que mecânicos chamam de "óbito instantâneo".

A PROMOÇÃO Agora É O SMARTPHONE DA TELONA VOLTOU!

COMPRE O JORNAL AGORA,
JUNTE 5 SELOS + 10X DE R$29,99 E TENHA
UM SMARTPHONE COM TELA DE 5"



Imagens meramente ilustrativas.

APROVEITE! VOCÊ TEM ATÉ 9/7 PARA JUNTAR APENAS 5 SELOS
DIA 25/6 NAS BANCAS.

Agora de São Paulo
SÓ O QUE INTERESSA

CONSULTE O REGULAMENTO NO SITE WWW.AGORA.COM.BR/TELONA
*Promoção válida enquanto durarem os estoques e somente para as cidades onde circula o Jornal Agora São Paulo.
Condição de parcelamento válida apenas no crédito.

Quem mais entende do assunto já comprovou.

Novo up! O menor custo de uso da categoria, segundo a mídia especializada.

Acesse desache.com.br

QUATRO RODAS
MENOR
CUSTO DE USO
HATCH COMPACTO

Motor TSI com 105 cv

Novo sistema interativo Composition Phone

Novo painel com luz ambiente em LED

Novo volante multifuncional

Nova versão Connect com rodas de liga leve 15"

Chegou o novo up! Feito de novas ideias.

TSI
Volkswagen

A perua derivada do Maverick *(esq.)* foi aprovada pela Ford. O Suzuki Jimny de 1975 tinha menos de 3 metros de comprimento

Nascido em 1981, o Del Rey limusine *(abaixo)* tinha até telefone. Já o Escort XR3 JPS *(dir.)* imitava a combinação de cores da Lotus

Galpão dos sonhos

Acervo escondido dentro de um autódromo paulista abriga clássicos japoneses e raros veículos fora de série nacionais

– POR VITOR MATSUBARA | FOTOS ALEXANDRE BATTIBUGU

Quem corre no Autódromo Velo Città, em Mogi Guaçu (SP), nem faz ideia das raridades escondidas a poucos metros dali. Formada por 30 veículos, uma coleção combina clássicos japoneses com símbolos da época dos fora de série nacionais.

O acervo é dominado por veículos Mitsubishi e Suzuki, mas há uma ala dedicada aos veículos transformados pela SR Veículos Especiais, divisão do grupo de revendas Souza Ramos fundada em 1979. Uma das criações é o Del Rey Executivo, uma versão alongada do sedã da Ford em 35 cm com telefone, frigobar e ar-condicionado.

No fim de 1983, a SR aproveitou o sucesso da Lotus na Fórmula 1 para lançar o Escort JPS. A versão especial do XR3 tinha pintura preta com detalhes dourados (como no bólido pilotado por Ayrton Senna), faróis escamoteáveis e um aerofólio duplo imitando o Escort Cosworth europeu. O motor 1.6 CHT recebia uma turbina Garrett, que aumentava a potência dos 83 cv originais para 100 cv.

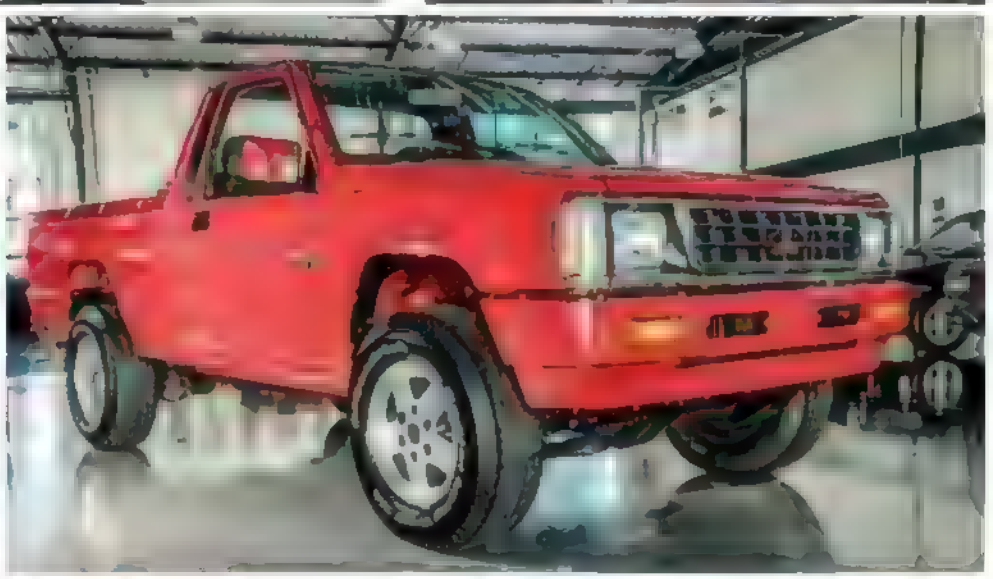
Curiosamente, dois dos projetos mais famosos nasceram antes da fundação da SR. O primeiro nasceu em 1957: uma bela perua baseada no Volvo P445, produzido de 1949 a 1953. A outra criação foi uma perua Maverick. A partir da versão sedã, a empresa fazia uma nova traseira de fibra de vidro e reforços estruturais. O modelo saiu de linha depois de menos de 100 unidades produzidas.

No espaço dos japoneses, destaque para o Suzuki Jimny LJ20 1975. O jipinho tinha um motor de 360 cm³ com 28 cv, quase tão pequeno quanto seus 2,99 m de comprimento.

A boa notícia é que, ao contrário de outras coleções, o acervo pode ser visitado, desde que você seja convidado a um dos eventos realizados pela Mitsubishi ou Suzuki.

Baseada no P445, a perua Volvo *(esq.)* foi criada no Brasil no fim dos anos 50. O 3000 GT VR4 ganhou o apelido de Ferrari japonesa

Ícones da Mitsubishi: a primeira L200 cabine simples *(dir.)*, que nunca veio para cá, e a segunda geração do Eclipse *(abaixo)*



FILHO DO DAKAR

Maior joia do acervo Mitsubishi, Pajero Evolution é a única unidade original rodando no Brasil

O Pajero Evolution nasceu em 1997 para que a Mitsubishi pudesse homologar o SUV para participar da categoria T2 do Rali Dakar no ano seguinte, formada apenas por carros baseados em modelos de produção. Não há números oficiais, mas estima-se que apenas dez das 2.500 unidades fabricadas no Japão vieram para o Brasil. Segundo a marca, não há registro hoje de outra unidade emplacada no país – a maioria delas foi convertida para corridas. Na época, o projeto original sofreu várias mudanças, incluindo a adoção de uma nova suspensão, para-barros e um motor 3.5 V6 com 280 cv. A carroceria foi alargada, a traseira ganhou apêndices aerodinâmicos espalhafatosos e os bancos fabricados pela Recaro são específicos para competição. Em tempo: o Pajero de competição ajudou a Mitsubishi a reforçar seu currículo de títulos no Dakar, vencendo dois dos 12 títulos da marca.

Pajero Evolution foi criado de olho no rali

Só foram feitos 2.500 deste SUV

APRESENTADO POR SHELL HELIX

SHELL HELIX APRESENTA:

PARCERIA SEM LIMITES

GAME DA VIDA REAL

Imagine parar para trocar o óleo do carro e ser convidado para "viver uma loucura". Você aceitaria?

Alessandro Antóquio tem duas paixões na vida. Uma é o videogame, seu parceiro desde os tempos de infância. "Minha paixão começou quando joguei pela primeira vez dois jogos de Atari na casa dos meus primos", conta. A outra paixão é seu carro. "Amo velocidade, amo dirigir. Sou o tipo de cara que, se puder ir de automóvel para todos os lugares, eu vou", confessa.

Da primeira, Alessandro ganhou um ofício. É gamer profissional e compartilha suas partidas virtuais em um canal com mais de 340 000 assinantes no YouTube. "Eu me vejo jogando games enquanto viver", afirma. Já a segunda lhe proporciona plena confiança na capacidade do companheiro de estrada. Não é para menos: o "anda e para" do trânsito de São Paulo, cidade natal de Alessandro, exige uma proteção especial para evitar aquecimento – e, portanto, um lubrificante que responda à altura às necessidades do automóvel.

Para celebrar a parceria sem limites do trio Alessandro, videogame e seu carro, Shell Helix surpreendeu o jogador com um desafio único: disputar um game na vida real, em uma experiência inesquecível que exigisse alta performance do carro durante o jogo e valorizasse essa conexão emocional.

Líder em inovação e tecnologia, a Shell possui uma linha completa para atender aos requerimentos mais exigentes dos fabricantes de motor. Um time de mais de 50 cientistas e técnicos investe aproximadamente 21 000 horas por ano em pesquisa e desenvolvimento de lubrificantes em conjunto com as principais montadoras mundiais, tanto nas pistas de corrida quanto nas ruas.

CONFIRA ETAPA POR ETAPA O DESAFIO QUE ALESSANDRO ENCAROU:

1 A preparação

Para surpreender Alessandro, uma pista especial com vários obstáculos foi construída. O objetivo era proporcionar a experiência de um videogame na vida real, levando a performance do carro ao limite. Drones foram adaptados para voar em alta velocidade e tornar o jogo ainda mais eletrizante.

2 O jogo

A disputa teve muita ação e adrenalina, exigindo um alto nível de performance de Alessandro e de seu carro. O gamer precisava [illegible] "Foi uma [illegible] muito louca de sensações para quem está acostumado a andar somente nas ruas", conta.

3 Performance no extremo

O desafio exigia uma resposta rápida do motor, para que o carro atendesse aos comandos do Alessandro com entrega máxima de potência e da maneira mais veloz e precisa possível.

4 Parceria sem limites

A experiência extrapola as atividades do dia a dia de Alessandro e convida os motoristas a viverem, junto com seus carros, suas maiores paixões. "Foi incrível, terminei querendo mais", conta o gamer. "A adrenalina foi a mil, exatamente como em uma partida de videogame."

5 O lubrificante

Shell Helix conta com uma linha completa e inovadora para todos os tipos de motores, com produtos modernos para atender às últimas especificações da indústria e das montadoras. Seu carro já fez muito por você. Com Shell Helix vai fazer ainda mais.

BAIXE O APLICATIVO GRATUITO
OLHAR E APONTE A CAMERA
PARA ESTA PÁGINA PARA ASSISTIR
AO FILME DA CAMPANHA

Os campeões do design

Ford, Jaguar e Land Rover vencem prêmio Car Design Award 2017. Pelo segundo ano, a QUATRO RODAS participa do júri, que inclui 11 das maiores publicações do mundo

Land Rover: design de marca

Ford GT: categoria carro de série

Jaguar I-Pace: o mais belo conceito

Ford GT, Jaguar I-Pace e Land Rover foram os grandes vencedores da edição 2017 do Car Design Award. Realizado pela revista italiana *Auto&Design* desde 1984, o prêmio tem QUATRO RODAS como única publicação latino-americana a fazer parte do corpo de jurados, que conta com jornalistas de 11 das maiores revistas especializadas no mundo.

Lançado neste ano, o Ford GT foi apontado como o melhor design de veículo de produção. O superesportivo é movido por um motor V6 3.5 EcoBoost de 656 cv e tem o mesmo câmbio automatizado de dupla embreagem da Ferrari 458 Italia e incorpora diversas tecnologias das pistas, como uso abundante de fibra de carbono (até nas rodas) e aerofólio ativo.

O I-Pace antecipa um futuro SUV elétrico, que será lançado pela Jaguar apenas em 2018. Vencedor da categoria de melhor design de carro conceito, o veículo é inspirado nos modelos mais recentes (e bem-sucedidos) da marca, como XE e F Pace. O modelo traz dois motores elétricos, cada um deles instalado num dos eixos. Combinados, produzem aproximadamente 400 cv e torque máximo de 71,4 mkgf. A marca informa um tempo de aceleração de 0 a 100 km/h abaixo dos 4 segundos.

Já a Land Rover foi reconhecida como a montadora com melhor identidade visual. "Seu design evoluiu constantemente ao ponto em que sua gama de produtos é atualmente formada por seis modelos, cada um com personalidades e características totalmente distintas entre si. Ao mesmo tempo, todos são legítimos Land Rovers, preservando os antigos valores da marca", concluiu o júri.

GRANDE PRÊMIO

Reportagem da QUATRO RODAS vence premiação de jornalismo da Associação de Engenharia Automotiva

O editor de QUATRO RODAS Paulo Campo Grande ganhou o 11º Prêmio AEA de Meio Ambiente, na categoria Jornalismo, realizado pela Associação de Engenharia Automotiva (AEA). A matéria premiada foi "Bem-vindo ao futuro", publicada na edição de novembro de 2016. Paulo viajou até Londres (Inglaterra) para dirigir o Bio-Hybrid, uma espécie de bicicleta elétrica de quatro rodas desenvolvida pela Schaeffler, fabricante alemã de autopeças. Pedalando por uma das 12 ciclovias que cortam o centro da capital inglesa, o editor contou como é dividir espaço com carros, ônibus e bicicletas. "Me senti bastante seguro, pois notei que os outros veículos respeitavam o espaço alheio", conta Paulo. Você pode ler a reportagem completa no link: https://goo.gl/7Ejk1D

A matéria vencedora: uma volta em Londres numa bike de quatro rodas

Clube
paladar
Vinhos **sem medo.**

TODO MÊS
UM CONTEÚDO
EXCLUSIVO COM
NOÇÕES BÁSICAS
SOBRE VINHOS.

Precisando sacar mais de vinhos? Chegou Clube Paladar, um e-commerce com programa de assinaturas que vai transformar num verdadeiro expert quem acha complicado comprar vinhos. Funciona assim: você tem três opções de planos (a partir de R$ 100,00 mensais) e recebe em casa, todo mês, dois rótulos selecionados e uma revista com conteúdo exclusivo que ensina tudo sobre vinhos e gastronomia. De noções básicas a variedades e harmonização, você terá dicas dos mais renomados sommeliers do país. E o assinante do Clube Paladar ainda pode aproveitar ofertas especiais em nosso site ou cancelar a assinatura a qualquer momento. Não deixe o medo atrapalhar o seu gosto por vinhos, assine Clube Paladar.

/clubepaladar @clubepaladar clubepaladar

clubepaladar.com.br

SUPER INTERESSANTE | QUATRO RODAS

APRESENTAM

FÓRUM

MOBILIDADE

ASSUNTOS IMPORTANTES
MERECEM GRANDES ENCONTROS

VAMOS DISCUTIR, COM OS
PRINCIPAIS PLAYERS DO MERCADO,
OS DESAFIOS E TENDÊNCIAS
DA **MOBILIDADE URBANA**

REALIZAÇÃO

Abril

PATROCÍNIO

BR PETROBRAS

20 DE JULHO
DAS 8H30 ÀS 12H30
TOMIE OHTAKE - SP

CONFIRA ALGUNS TEMAS EM DEBATE

Autônomos e compartilhados: o novo papel do automóvel nas cidades

Péricles Mosca, diretor da Maven, empresa de compartilhamento da GM do Brasil

Conrado Ramires, fundador da Pegcar

Um sistema de transporte mais solidário e inclusivo

Sérgio Avelleda, secretário de transportes de São Paulo

Os novos negócios da mobilidade

4 startups conectadas à mobilidade irão debater o assunto

O trânsito e a internet das coisas

João Octaviano Machado Neto, presidente da CET-SP

Arquitetura urbana: como desenhar cidades eficientes

Paulo Fonseca de Campos, do FabLab

Matheus Silveira, gestor do projeto "O Futuro das Cidades" na FCA

Olhe para o céu, seu carro chegou!

Guilherme Telles, diretor-geral da Uber no Brasil

UM EVENTO PARA MARCAS E PESSOAS

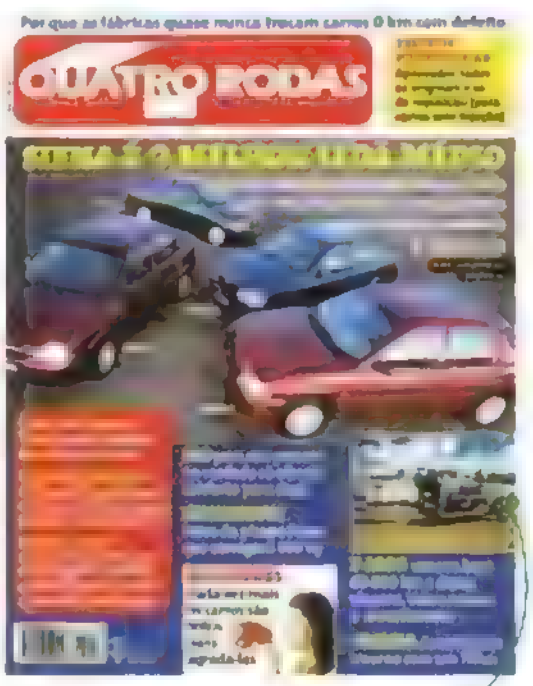
QUE JÁ ESTÃO SE PREPARANDO PARA O QUE VEM POR AÍ

VAGAS LIMITADAS

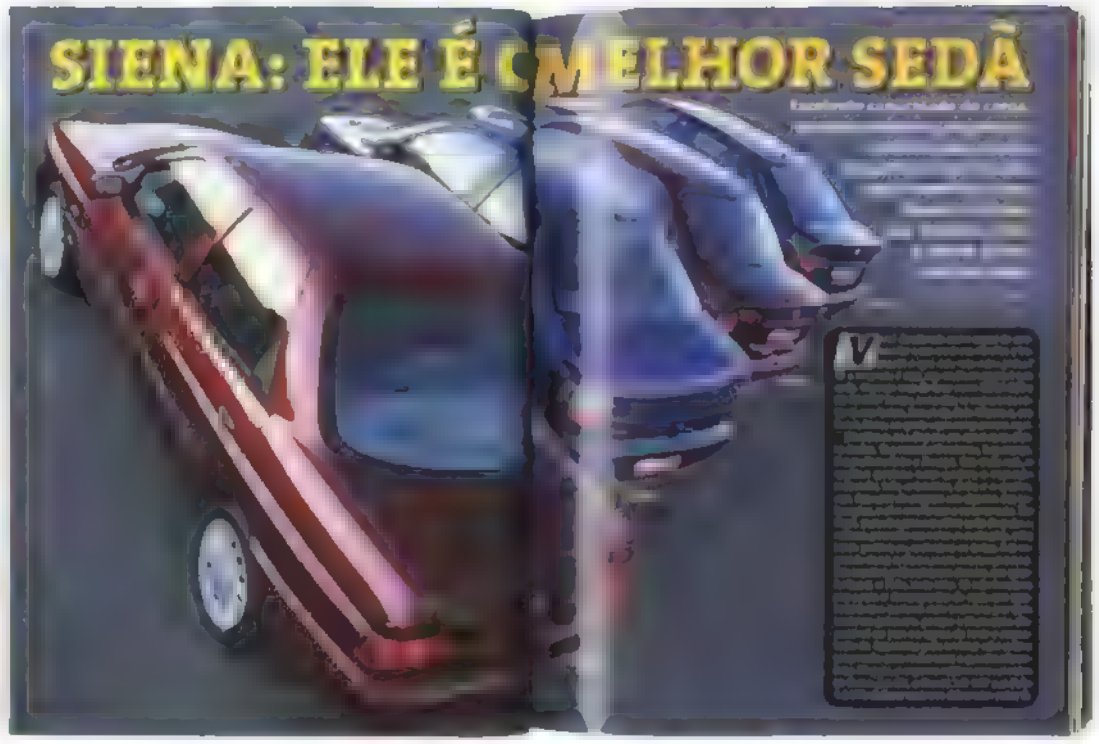
ENVIE UM E-MAIL PARA FORUMMOBILIDADE@ABRIL.COM.BR

Os destaques de QUATRO RODAS em julho de...

1000



Chegava ao fim o teste de Longa Duração da Ford F-1000. Após 60.000 km rodados por todo o Brasil, a picape confirmou sua proposta valente com cerca de 73% de rodagens fora de ambiente urbano, ou seja, em meio a lamaçais e esburacadas estradas de terra.



PARA LEVAR A FAMÍLIA TODA

A edição de número 444 teve como destaque um comparativo entre os principais sedãs do mercado na época, como Ford Escort, Chevrolet Corsa e VW Polo, além do Fiat Siena, prestes a chegar ao país. Mesmo ainda fora, o novato Siena levou o prêmio por ser o melhor em todos os quesitos avaliados: porta-malas, conforto, design, segurança e custo-benefício. O desempenho não foi considerado, já que o Fiat havia sido importado da Argentina, sem os devidos ajustes para o Brasil.

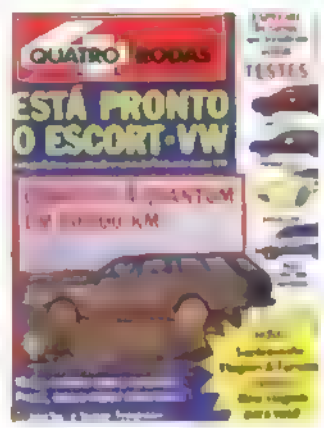
1001

O Ford Galaxie posava ao lado da estrela de cinema Maria Lúcia Dahl, em um ensaio conceitual exaltando a beleza e as semelhanças entre os carros e as mulheres.

1002

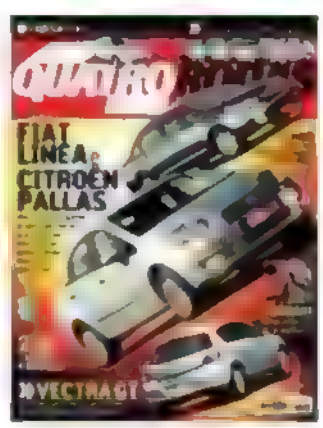
Comparamos os já antigos Fusca 1300 e 1600, com a irmã mais nova, Brasília, e os rivais Chevette e 147. Por ser mais moderno, o Fiat conquistou a vitória seguido do Chevrolet.

1003



O Longa Duração via mais um teste acabar: o da VW Quantum Automatic. Durante os 50.000 km, a perua pecou por inúmeras quebras, mas se salvou pelo conforto excepcional.

1004



Fiat Linea e Citroën C4 Pallas queriam mudar a dinâmica dos sedãs médios. No entanto, eles sofreram pela falta de tradição das fabricantes no segmento.

TESTES

PETROBRAS GRID
COMBUSTÍVEL OFICIAL DA REVISTA QUATRO RODAS. TODOS OS VEÍCULOS DA SEÇÃO TESTES SÃO ABASTECIDOS SOMENTE COM

VISÃO DE FUTURO

De olho no maior apelo dos utilitários esportivos no mundo, o Peugeot 3008 perdeu o ar de minivan para mergulhar de cabeça no estilo SUV

Pág. 68

CAPTUR 1.6 CVT [illegible] | SANDERO 1.5 [illegible] | MERCEDES C 300 [illegible] | MINI COUNTRYMAN [illegible]
| ARGO 1.3 e ONIX 1.4 | HB20 1.6 [illegible] | SEDÃS ATÉ R$ 90.000 [illegible]

JOGO DE RECUPERAÇÃO

Após derrapar nas vendas, Renault quer correr atrás do prejuízo com o Captur CVT

POR **VITOR MATSUBARA** | FOTOS **CHRISTIAN CASTANHO**

Durante o lançamento do Captur, a Renault prometeu que o câmbio CVT equiparia o motor 1.6 até o fim do primeiro semestre. Nesses meses de espera, o SUV vendeu apenas 3.346 unidades de fevereiro a maio, ou pouco mais de 1.100 veículos emplacados por mês, contra 19.160 do líder, Honda HR-V.

Disposta a recuperar o tempo (e as vendas) perdido, a marca aposta todas suas fichas nas duas versões com o câmbio continuamente variável: a Zen, por R$ 84.900 (R$ 6.000 a mais do que a Zen 1.6 com transmissão manual), e a Intense, por R$ 88.400 – a Intense 2.0 subiu para R$ 91.900.

Aproveitando a aliança firmada com a Nissan desde 1999, o Captur utiliza a mesma caixa do Kicks. A Renault diz que nenhuma adaptação foi necessária para acoplar o câmbio ao novo motor 1.6 SCe de 120/118 cv e 16,2 mkgf de torque máximo que equipa o Captur. Embora seja 9 cv mais potente que o motor de 1,6 litro adotado pela Nissan (que originalmente foi projetado pela própria Renault), o Captur CVT é 144 kg mais pesado que seu rival. O Nissan leva ampla vantagem na aceleração de 0 a 100 km/h (11,9 contra 14,4 s) e retomada de 80 a 120 km/h (o Kicks leva 9,0 s ante 11,6 s do Captur).

Diferentemente do Kicks, porém, o Renault permite mudar as marchas por toques na alavanca para a frente e para trás – melhor seria se houvesse paddle shifts atrás do volante. Não há como fugir do alto nível de ruído nas acelerações, e o câmbio leva tempo para reagir em situações críticas, como nas subidas. Mesmo assim, ele é melhor do que a caixa automática de quatro marchas da versão 2.0.

Beleza definitivamente é o forte do Captur. Apesar de estar à venda desde fevereiro, ele ainda é perseguido pelos olhares das pessoas nas ruas. É difícil achar quem critique seu design, especialmente se o carro tiver pintura bicolor – escolhida por 85% dos clientes. As belas rodas de 17 polegadas são as mesmas da versão Zen, mas têm acabamento diamantado na Intense.

Olhando de fora o Captur agrada, mas por dentro ele poderia melhorar em alguns aspectos. A qualidade dos plásticos não condiz com a expectativa de um rival de Kicks, HR-V e Jeep Renegade, todos mais refinados. Alguns botões ficam em posição incômoda, como o do piloto automati

Belo design segue virando pescoços pelas ruas. Bonito, o interior é espaçoso para cinco adultos, mas aproveita várias peças de modelos mais baratos da Renault, como Sandero e Duster

co e o da função Eco, localizados abaixo da manopla do freio de mão. Em contrapartida, sobra espaço para os ocupantes, inclusive no banco traseiro. O porta-malas leva 437 litros, igualando o HR-V neste quesito. E o motorista nem precisa trancar o carro: basta desligar o motor e sair do veículo com a chave-cartão para as portas travarem automaticamente.

Se está pensando em comprar um SUV automático, o Captur 1.6 CVT pode (e deve) entrar no seu radar, principalmente se você já se encantou pelo modelo. Mas, antes de fechar negócio, vale conhecer o Kicks. Agora nacional, o representante da Nissan custa R$ 85.600 na versão intermediária, SV, e vem mais equipado que o Captur Zen. No caso do Kicks SL, o valor sobe para R$ 94.900.

Câmbio CVT oferece opção de trocas sequenciais, função não disponível no Kicks. Botões de piloto automático e função Eco ficam em posição ruim

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **14,4 s**
0 a 1.000 m
35,9 s - 144,3 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: **6 s**
0 60 a 100 km/h: **8,3 s**
0 80 a 120 km/h: **11,6 s**

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m
15,3/28,6/53,1 m

CONSUMO (GAS.)
Urbano: **10,1 km/l**
Rodoviário: **13,2 km/l**

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 88.400
Motor: flex, diant., transv., 4 cil., 1.597 cm³, 16V, 120/118 cv a 5.500 rpm, 16,2 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: CVT, 6 marchas simuladas, tração diant.
Suspensão: McPherson (diant.)/eixo de torção (tras.)
Freios: discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 215/60 R17
Dimensões: comprimento, 432,9 cm; altura, 162 cm; largura, 181,3 cm; entre-eixos, 267,3 cm; peso, 1.286 kg; tanque, 50 l; porta-malas, 437 l
Equipamentos de série: 4 airbags, ESP, controle de tração, câmera de ré, sensor de estacionamento, central multimídia

VEREDITO

Movido pelo bom câmbio CVT, o Captur pode, enfim, vender bem. Melhor ainda seria se essa caixa também equipasse o motor 2.0.

★★★

Sem maçanetas ou espelhos pretos, versão Expression não parece popular

CORAÇÃO VALENTE

Novo motor 1.0 de três cilindros deixa o Renault Sandero mais esperto. Mas não espere dele maior economia

POR **VITOR MATSUBARA** | FOTOS **MARCOS CAMARGO**

Não é demérito algum chamar o Sandero de carro de frota. Afinal de contas, todo veículo de locadora precisa ser robusto e funcional – duas características bastante apreciadas pelos compradores de compactos e presentes em seu projeto. Foi assim que ele se tornou o modelo mais vendido da marca francesa no país e, neste ano, alcançou o Top 5 dos modelos mais emplacados do mercado brasileiro. E se depender da Renault, o Sandero tem tudo para alçar voos mais altos com a chegada da nova linha de motores SCe (de Smart Control Efficiency).

Feito inteiramente de alumínio, o moderno 1.0 de 12 válvulas (que terá uma versão simplificada no Kwid, que estrela em agosto) pesa 20 kg a menos que seu antecessor. A potência subiu para 82/79 cv, um ganho de 2 cv a mais independente do combustível. Além do duplo comando de válvulas variável na admissão e no escape, o conjunto tem tecnologias voltadas para a redução do consumo.

Uma delas é o sistema ESM (Energy Smart Management, ou Administração Inteligente de Energia), que mantém o motor girando mesmo quando o condutor tira o pé do acelerador, repassando diretamente para a bateria a energia coletada pelo alternador, evitando que este roube energia do motor para alimentar a bateria. A Renault diz que o sistema reduz o consumo em até 2%, enquanto a direção eletro-hidráulica (que deixou o carro mais fácil de manobrar) colaboraria com até 3% na economia de combustível.

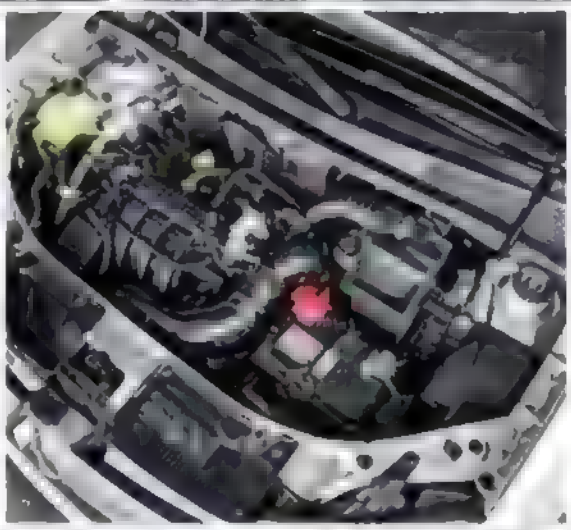
No entanto, nossos testes mostraram que, na prática, o Sandero não melhorou seus números de consumo na cidade (11 km/l contra 11,2 km/l do 1.0 anterior) nem na estrada (13,8 km/l ante 14,9 km/l). Em contrapartida, houve uma evolução significativa no desempenho do compacto. Valente, o Sandero é bem mais ágil do que seu antecessor. Foram necessários 15,9 segundos para o hatch ir de 0 a 100 km/h, ante 17,3 segundos do antigo hatch. O Sandero 1.0 SCe é quase 3 segundos mais ágil na prova de retomada de 80 a 120 km/h: são 24,6 segundos contra 27,4 segundos.

Se o coração é novo, por outro lado alguns problemas persistem. O câmbio manual de cinco marchas melhorou, mas segue com engates imprecisos, e o acabamento ainda

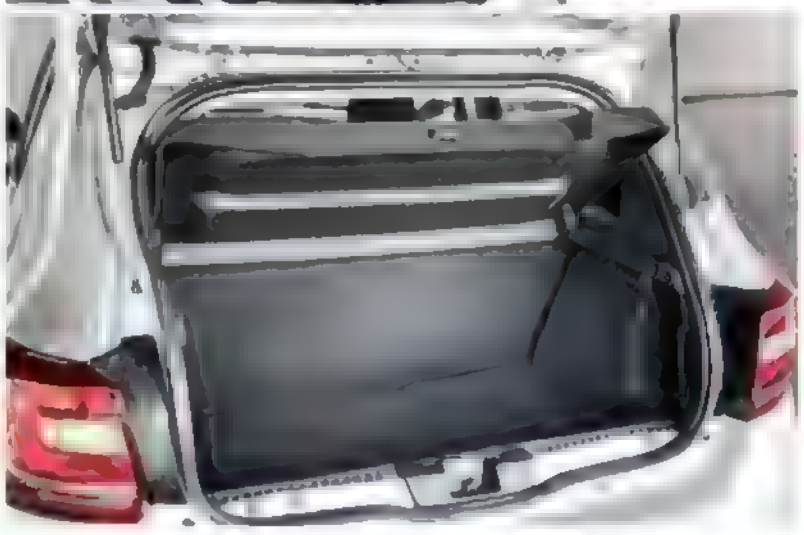
Design já tem quase três anos de vida, mas ainda é atual

deixa a desejar pelo uso excessivo de plásticos duros. A central multimídia Media Nav (vendida juntamente com o sensor de estacionamento no pacote Techno Pack por R$ 1.300) é fácil de operar, mas já está ficando obsoleta diante das opções mais modernas da concorrência. Um exemplo claro é a evolução do MyLink com suporte para Android Auto e Apple CarPlay, presente em vários modelos da GM – inclusive o Onix.

Entretanto, quem compra um Sandero releva esses defeitos em nome de uma grande virtude. Até agora nenhum concorrente oferece tanto espaço para passageiros e bagagem pelo mesmo preço. A versão Authentique custa R$ 42.900 e a Expression (que agrega banco de motorista e coluna de direção com regulagem de altura, retrovisores e maçanetas da cor do carro e computador de bordo) sai por R$ 46.450.



Bonito, o painel tem comandos bem localizados e fáceis de visualizar, mas acabamento poderia ser melhor. Motor 1.0 SCe deixou Sandero mais ágil e suave de dirigir. Porta-malas de 320 litros é o maior da categoria



TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 15,8 s
0 a 1.000 m: 37 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADAS
3ª 40 a 80 km/h: 8,8 s
4ª 60 a 100 km/h: 14 s
5ª 80 a 120 km/h: 24,6 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m
15,6/27,6/65,8 m

CONSUMO
Urbano: 11 km/l
Rodoviário: 13,8 km/l
(teste com gasolina)

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 46.450
Motor: flex, diant., transv., 3 cil., 12V, 999 cm³, 82/79 cv a 6.300 rpm, 10,5/10,2 mkgf a 3.500 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, tração diant.
Suspensão: McPherson (d.) e eixo de torção (t.)
Freios: discos vent. (diant.)/tambor (tras.)
Direção: elétrica, 10,6 m (diám. giro)
Rodas e pneus: aço, 185/65 R15
Dimensões: compr., 406 cm; altura, 153,6 cm; largura, 173,3 cm; entre-eixos, 259 cm; peso, 1.011 kg; tanque, 50 l; porta-malas, 320 l
Itens de série: ar-condicionado, banco do motorista com regulagem de altura, direção elétrica, rádio com comandos satélite

VEREDICTO

Antes famoso pela boa relação custo-benefício, o Sandero agora tem no desempenho outro motivo para justificar a compra

★★★

Detalhes pretos e rodas aro 18 identificam a

TEMPERO APIMENTADO

O Classe C ganha nova versão topo de linha com uma pitada de esportividade

POR VITOR MATSUBARA | FOTOS JOÃO MANTOVANI

A família Mercedes-Benz está cada vez maior. Tem hatch, SUV, conversível e até minivan. Difícil saber onde isso vai parar, mas uma coisa é certa: o queridinho da marca alemã ainda é o Classe C.

A última novidade é a chegada do C 300 Sport, nova versão topo de linha que promove uma reorganização na linha do sedã: o C 180 (R$ 171.900) segue sendo o único modelo flex nas opções de acabamento Avantgarde e Elegance. O C 200 sai de cena, entregando ao C 250 (R$ 199.900) o posto de configuração intermediária, abaixo só do C 300 Sport (R$ 241.900). Todos os modelos são produzidos na planta de Iracemápolis (SP).

Olhando de fora, o C 300 se diferencia pelo kit aerodinâmico assinado pela AMG, composto por spoilers dianteiro e traseiro e saias laterais. Várias peças ganharam acabamento preto, como as capas dos espelhos retrovisores, grade frontal e as (belas) rodas de liga leve aro 18 com acabamento brilhante.

A principal novidade do C 300 está sob o capô. O motor 2.0 turbo com injeção direta entrega 245 cv, acoplado à nova transmissão automática de nove marchas – que será adotada em toda a linha. Embora a potência tenha aumentado em 34 cv frente ao C 250, a pequena diferença praticamente não se refletiu em nossos testes. Enquanto o C 300 levou 6,7 s para ir de 0 a 100 km/h e 4,2 s para retomar a velocidade de 80 a 120 km/h, o C 250 cumpriu as mesmas tarefas em 7,0 s e 4,3 s, respectivamente. As semelhanças seguiram nos números de consumo: o C 300 registrou 10,3 km/l na cidade e 16,4 km/l na estrada, contra 10,6 e 14,9 da versão inferior.

Assim como todo Mercedes, a cabine do C 300 tem acabamento primoroso. Os painéis das portas e o console central são revestidos com um tipo de madeira negra texturizada. Estão lá várias soluções típicas da marca, sendo algumas boas e outras nem tanto. Se as regulagens dos assentos são feitas por práticos botões no formato do banco, a estranha alavanca de câmbio do lado direito do volante (tomando o lugar tradicionalmente reservado aos comandos do limpador do para-brisa) confunde quem não está acostumado com um Mercedes-Benz. A navegação pela central multimídia é realizada por um botão giratório ou via touchpad

Acabamento impecável inclui apliques de madeira texturizada. Lançada há três anos, a atual geração do Classe C lembra os modelos maiores da marca, como o Classe E e o Classe S

posicionado logo acima, uma vez que a tela de 8,4 polegadas não é sensível ao toque. Mesmo oferecendo dois tipos de controle, encontrar as principais funções requer tempo para se acostumar a sua usabilidade.

Uma das funções mais interessantes do C 300 está ligada ao modo de condução selecionado. Trata-se de um sistema que reproduz o som do escapamento pelos alto-falantes da cabine. Não se ouve praticamente nada no modo Comfort, mas a situação muda quando o motorista ativa o modo Sport. O ronco fica mais alto no Sport+, mas mesmo assim longe de incomodar os ouvidos de quem gosta de apreciar uma boa música. Até porque quem prefere desligar o rádio tem no C 63 AMG, de 510 cv, uma cara (e excelente) opção a R$ 495.900.

Elegante, o painel oferece fácil leitura das informações. Motor 2.0 é o mesmo do C 250, mas recebeu nova calibragem para entregar mais 34 cv

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **6,7 s**
0 a 1 .000 m
26,9 s – 199 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: **2,8 s**
0 60 a 100 km/h: **3,4 s**
0 80 a 120 km/h: **4,2 s**

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m
15,7/28,1/53,3 m

CONSUMO
Urbano: **10,2 km/l**
Rodoviário: **16,4 km/l**

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 241.900
Motor: gas., diant., longit., 4 cil., 1 991 cm³; 16V; 245 cv a 4 500 rpm, 37,7 mkgf entre 1.200 e 4.000 rpm
Câmbio: aut., 9 marchas, tração traseira
Suspensão: ind. duplo A (diant.)/inc. multilink (tras.)
Freios: discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 225/45 R18 (diant.) e 245/40 R18 (tras.)
Dimensões: comprimento, 468,6 cm; altura, 144,7 cm; largura, 181 mm; entre-eixos, 284 cm; peso, 1 530 kg; tanque, 66 l; porta-malas, 480 l
Equipamentos de série: 8 airbags, ESP, controle de tração, teto solar, ar digital bizona, DVD player

VEREDITO

Confortável, bonito e bom de dirigir, o C 300 é o último degrau para quem (ainda) não pode ter um C 63 AMG na garagem.

★★★★

CONCILIADOR DE INTERESSES

Countryman permite combinar duas vontades: ter um Mini e filhos ao mesmo tempo

POR **ULISSES CAVALCANTE** | FOTOS **MARCOS CAMARGO**

Chega uma fase da vida em que a gente é levado a trocar de carro. Não dá para sair da maternidade de cupê esportivo, hatch duas portas ou com um compacto da moda cujo único atrativo é o design.

O Mini Countryman serve de alento para quem está em situação parecida. Ele é o maior modelo da linha e chegou ao Brasil renovado. As diferenças visuais em relação ao anterior são sutis, mas a reformulação chegou até onde os olhos não veem.

Em primeiro lugar, a plataforma é nova: chama-se UKL e serve a toda a linha de compactos do Grupo BMW, incluindo o Série 1. Outra novidade é o motor 1.5 da versão básica Cooper (R$ 144.950) das fotos. Há ainda Cooper S (R$ 164.950, com bancos de couro e teto solar) e Cooper S All4 (R$ 189.950, com som Harman/Kardon, tela de 8,8 pol., roda aro 19, suspensão adaptativa). Com apenas 136 cv, não espere desempenho em polgante desse Mini avantajado. Ele tem visual cativante e oferta generosa de equipamentos, mas não a agilidade do Mini Cooper. Mas nem por isso apresenta comportamento letárgico. Na pista, foi de 0 a 100 km/h em 10,1 s.

Para o motorista de perfil esportivo, há a possibilidade de trocar as marchas no modo sequencial, e a suspensão oferece nível de rigidez semelhante ao do Mini de raiz. Dá para perceber a mesma tendência nos bancos, cuja espuma de alta densidade também lembra mais um esportivo do que uma minivan americana.

A direção elétrica oferece respostas diretas, ágil em manobras, e precisa quando se acelera com mais vigor. Mas vale lembrar: as qualidades do volante esperto não se estendem à resposta do acelerador.

Em frenagens, o Countryman voltou da pista com números notáveis *(resultados ao lado)*, sobretudo no teste de 60 km/h à parada total: precisou de 16,6 m. O Jaguar F-Type concluiu o mesmo teste em 16,2 m.

O espaço para quem vai atrás é suficiente para comportar dois adultos altos (1,80 m) sem aperto, mérito da carroceria com jeitão de SUV, que também proporciona boa visibilidade externa para o condutor, beneficiado pela posição de dirigir elevada.

No porta-malas, o bagageiro passou a comportar 450 litros, ante 350 da geração anterior. Um dos truques está na ausência do estepe, substituído por um kit de emergência.

Por dentro, uma novidade é a central multimídia com tela touch de 6,5 pol., no centro do painel. Na geração anterior, um display menor era ladeado por um velocímetro gigan

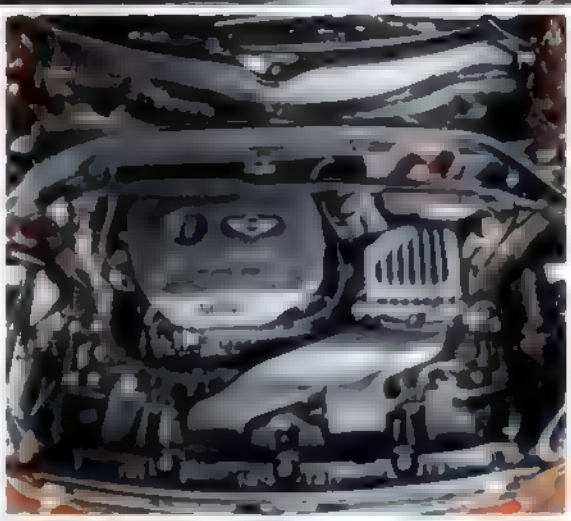
Elementos circulares conferem unidade visual ao interior

tesco. Agora foi transferido para o lugar correto – atrás do volante.

A Mini também aproveitou para corrigir um problema de estilo: a moldura da antiga tela se fundia com os difusores de ar redondos, formando a silhueta do Mickey Mouse. Com as saídas verticais do modelo 2017, essa semelhança foi eliminada.

No lado externo, os faróis redesenhados ganharam um contorno de led, bem como projetores full led adaptativos. Os faróis de longo alcance na frente da grade do radiador dão um charme adicional e contemplam a função de lampejador. Nas laterais, há um jogo de faróis de milha.

Entre os opcionais, estão a câmera de ré, Park Assistant com sensor de estacionamento e forração de couro nos bancos. Mas são dispensáveis. Ou seja, dá para comprar o Countryman ideal por menos de R$ 150.000.



Barras transversais são acessórios. Bancos têm aparência esportiva e ajustes elétricos. Motor gera 136 cv. No porta-malas, uso de kit de reparo no lugar do estepe favorece o aproveitamento de espaço

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **10,1 s**
0 a 1 000 m
31,6 s – 164,6 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
200 km/h *

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: **4,5 s**
0 60 a 100 km/h: **5,6 s**
0 80 a 120 km/h: **7,3 s**

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m
16,6/28,6/56 m

CONSUMO
Urbano: **11,3 km/l**
Rodoviário: **13,8 km/l**
* DADOS DE FÁBRICA

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 144.950
Motor: gas., diant., transv., 3 cil., 12V, turbo, 136 cv entre 4.400 e 6.000 rpm, 22,4 mkgf entre 1.400 e 4.300 rpm
Câmbio: aut., 6M, tração dianteira
Suspensão: duplo A (D) e multilink (T)
Freios: disco vent (D) e sólido atrás
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 225/55 R17
Dimensões: comprimento, 429,0 cm; altura, 155,7 cm; largura, 182,2 cm; entre-eixos, 267 cm; peso, 1.390 kg, tanque, 61 l
Equipamentos de série: faróis full led adaptativos, bancos elétricos, ar-condicionado de duas zonas, sensor de estacionamento, rodas de liga aro 17

VEREDICTO

O Countryman é a combinação entre um Mini e um SUV. Deu certo: tem direção prazerosa (como um Mini tradicional), design cativante e generosa lista de equipamentos.

★★★★

PISCOU, dançou!

Fiat Argo 1.3 joga lenha na briga dos hatches com motor acima de 1.0 e chega desafiando os líderes Onix 1.4 e HB20 1.6. Prepare-se para um dos comparativos mais acirrados que você já viu

Onix é o único do trio com sensor de estacionamento de série. Painel tem instrumentos com grafismo simples. Tampa do porta-luvas abre para cima

3º ONIX LT 1.4 - R$ 51.650

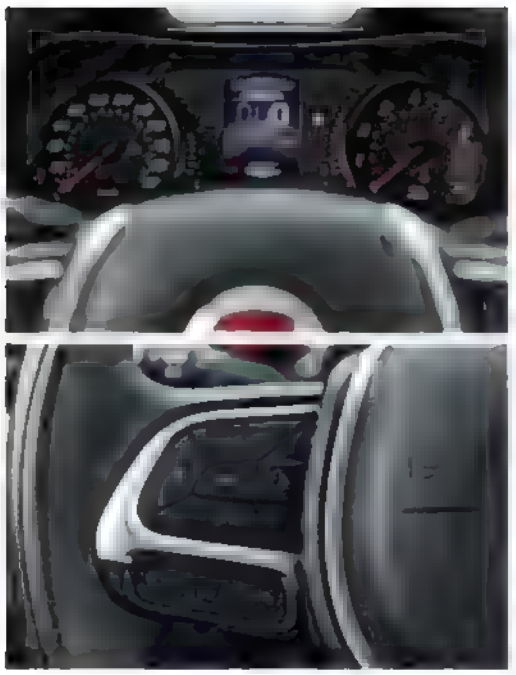
Recentemente, o Onix andou chamando a atenção do mercado por conta da sua reprovação no teste de impacto do Latin NCap. Cada vez mais próximo do padrão europeu, a avaliação está mais rigorosa. Dentre os compactos, por enquanto, apenas o Onix foi submetido a essa nova configuração do teste, o que impede a comparabilidade com seus rivais. Ironicamente, no ranking de vendas, não tem para ninguém: só da Onix. Ele é o modelo mais vendido do Brasil, à frente justamente do HB20. Aliás, é por isso que ambos foram chamados para recepcionar o Argo.

Por R$ 51.650, a versão LT oferece um bom pacote de série. Ar condicionado, direção assistida, volante multifuncional e os obrigatórios ABS e airbags duplos são, assim como nos rivais, de série. Os modernosos OnStar (em uma versão simplificada) e MyLink (hoje na segunda geração) também equipam essa versão LT. Na cabine, o Onix apresenta plásticos simples demais, com montagem um tanto descuidada (com desalinhamentos, cantos vivos e vãos exagerados), tanto no painel quanto nas forrações de portas.

Mas o que pesa mais contra o Onix é o motor. O quatro cilindros FCO 1.4 8V está longe de ser ruim, mas não tem fôlego para segurar o bem-disposto Gamma 1.6 16V da Hyundai, também com quatro-cilindros, nem o eficiente (e novíssimo) quatro-cilindros Firefly 1.3 8V da Fiat. E nem se atreva a tentar compensar essa inferioridade diante dos concorrentes com o pé direito: dentre os três, o Onix é o carro com o maior consumo de combustível, 10,6 e 15,9 km/l (cidade/estrada), contra 11,2 e 16,7 do HB20, o segundo pior do trio.

No que diz respeito ao ajuste de suspensão, o Onix é o alvo a ser batido: como nem um outro, une a capacidade de manter a carroceria dentro da curva ao conforto sobre piso irregular. E ainda faz isso de maneira silenciosa. HB20 e, principalmente, o Argo são tão macios que tendem a balançar perigosamente nas frenagens fortes e longas, quando a dianteira afunda e a traseira tende a flutuar. No entanto, no Onix as frenagens são mais longas, ou seja, ele demora mais para parar.

O porta-malas do Onix, com 280 litros, leva 20 a menos (uma mochila escolar) que os rivais, com 300 litros.



Argo ostenta orgulhoso o nome Fiat na traseira. Painel e quadro de instrumentos têm desenho atual e boa qualidade geral. Espaço atrás é o melhor do trio

2º ARGO DRIVE 1.3 – R$ 53.900

Na corrida pela vitória do comparativo, o Argo não chegou no vácuo do HB20: mais que isso, passou na bandeirada final lado a lado com o Hyundai. Portanto, se os predicados do Argo se alinharem mais ao que você espera de um carro, sinta-se à vontade para inverter o resultado.

Com exatos 4 metros de comprimento, o Argo é maior do que o HB (3,92) e o Onix (3,93). A diferença é pequena, mas some aí o efeito novidade e a largura de 1,72 m – ante, respectivamente, 1,68 e 1,71 m – e entenda por que, ao vivo, o Argo é o carro com mais presença dos três. Na cabine, porém, o porte maior não é percebido com facilidade: os três têm espaço equivalente para cabeça e pernas, mas o Argo é ligeiramente mais amplo na altura dos ombros.

Como é maior por fora e equivalente aos rivais na cabine, ficava a esperança de encontrar nele o maior porta-malas. Nada disso: ele e o HB levam 300 litros e o Onix 280.

Os plásticos usados na cabine são de boa qualidade, agradáveis aos olhos (sem brilhos excessivos e reflexos exagerados nos vidros) e ao toque (com textura evidente sem ser áspera). O painel tem boa distribuição dos instrumentos, com uma bonita mescla da tela digital entre o velocímetro e o conta-giros, ambos analógicos e com grafismo esportivo.

Na pista, o novo Fiat não teve o mesmo pique do HB, que tem o elogiável 1.6 16V de 128/122 cv, mas deu um passeio sobre o Onix e seu 1.4 8V de 106/98 cv. Com um 1.3 8V de 109/101 cv, o Argo foi de 0 a 100 km/h em 12,4 s e mostrou excelente consumo: 14,6 km/l na cidade e de 16,8 km/l na estrada (mesmo tendo só cinco marchas, contra seis dos rivais). Nos mesmos testes, o HB registrou 10,6 s, 11,2 km/l e 16,7 km/l, e o Onix apontou 12,5 s, 10,6 km/l e 15,9 km/l.

Na hora de contratar o seguro, Argo (R$ 3.016) e Onix (R$ 3.007) se equivalem, mas o HB20 dá um susto: R$ 4.189, segundo a Bidu Corretora.

Custando R$ 53.900, o Argo Drive 1.3 é o mais caro do trio (eis o motivo principal por ter perdido para o HB20) e o único a contar com opcionais que podem elevar a conta em até R$ 4.300. Como é equivalente ao Onix em equipamentos, a dupla fica em ligeira desvantagem para o HB, cujo grande deslize é não oferecer central multimídia.

HB20: o interior não é dos mais espaçosos, especialmente na traseira. Mas o acabamento é ótimo. O painel com iluminação azul facilita a visualização dos instrumentos

1º HB20 C. PLUS 1.6 - R$ 52.380

Central multimídia opcional e um custo de seguro mais caro: tivesse a Hyundai cuidado desses dois pontos fracos, a vitória do HB sobre o Argo não teria sido tão apertada.

Alguns detalhes do HB fazem com que o piloto se sinta em um modelo de categoria superior, como os vidros elétricos também na traseira e os retrovisores externos elétricos, pintados na cor da carroceria e com repetidores de pisca. O Onix não tem nada disso e, no Argo, só como item opcional, em um pacote de R$ 1.200.

O painel do HB não tem o mesmo layout jovial do Argo, mas é de leitura imediata e sofre menos com reflexos do que o do Onix. A montagem cuidadosa segue como ponto forte.

Parado em um semáforo, por exemplo, o HB mal deixa os ocupantes notarem que o motor está ligado, tamanha a eficiência dos materiais fonoabsorventes. Nem mesmo o motorista com as mão no volante perceberá a marcha lenta funcionando. Mérito dos eficientes coxins capazes de isolar as vibrações do motor, impedindo que invadam a cabine.

Único do trio com direção hidráulica (menos moderna do que a dos rivais, com assistência elétrica), o Hyundai contraria a lógica e entrega o sistema mais bem calibrado: leve nas manobras e com peso ideal para transmitir segurança ao motorista em velocidades mais elevadas.

Se decepciona no preço do seguro (R$ 4.189, ante R$ 3.016 do Argo e R$ 3.007 do Onix), o HB ameniza parte desse susto com o pacote mais em conta de revisões até 60.000 km: R$ 2.657, diante dos R$ 3.060 do Argo e R$ 3.036 do Onix. E tem mais: enquanto a sua garantia é de cinco anos, a dos rivais é de apenas três. Para finalizar, vale lembrar que o HB é atendido por uma rede bem conceituada: a Hyundai acabou com a hegemonia de Toyota e Honda no prêmio Os Eleitos 2016, de QUATRO RODAS – a Chevrolet ficou na quinta colocação e a Fiat em sétima.

O HB é o tipo de hatch que empolga. Subida, passageiros a bordo, ar-condicionado? Não importa: você pisa e ele vai. Com vontade.

Bom de pós-venda, bonito, confortável e com um bom equilíbrio de entrega de performance e economia, o HB20 sai vitorioso deste encontro. Mas é bom ele tomar cuidado com o Argo: se olhar para o lado, fica para trás.

	1° HB20	2° ARGO	3° ONIX
ACELERAÇÃO			
0 a 100 km/h	10,6 s	12,4 s	12,5 s
0 a 1.000 m	32,1 s - 182,7 km/h	34 s - 151,23 km/h	34,1 s - 153,63 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA	185*	180*	n/d
RETOMADAS			
3ª 40 a 80 km/h	7,4 s	7,8 s	7,5 s
4ª 60 a 100 km/h	10,8 s	12,5 s	12,5 s
5ª 80 a 120 km/h	15,8 s	21 s	19,8 s
FRENAGENS			
60/80/120 km/h a 0	15,8/27,8/66 m	16,2/27,6/66,5 m	19/29,2/71,5 m
CONSUMO			
Urbano	11,2 km/l	14,6 km/l	10,6 km/l
Rodoviário	16,7 km/l	16,8 km/l	15,9 km/l
RUÍDO INTERNO			
Neutro/RPM máx.	38,8/74,6 dBA	43,4/72,3 dBA	40,6/73,3 dBA
80/120 km/h	59,3/69,6 dBA	63,4/70,3 dBA	64,5/70,2 dBA
AFERIÇÃO			
Velocidade real a 100 km/h	97,4 km/h	97,2 km/h	96,8 km/h
Rotação do motor a 100 km/h em 6ª marcha	2.400 rpm	3.000 rpm	3.000 rpm
Volante	3 voltas	2,8 voltas	2,8 voltas
SEU BOLSO			
Preço	R$ 52.380	R$ 53.800	R$ 51.650
Garantia	5 anos	3 anos	3 anos
Concessionárias	298	800	800
Revisões até 60.000 km	R$ 2.657	R$ 3.060	R$ 3.036
Seguro	R$ 4.189	R$ 3.016	R$ 3.007

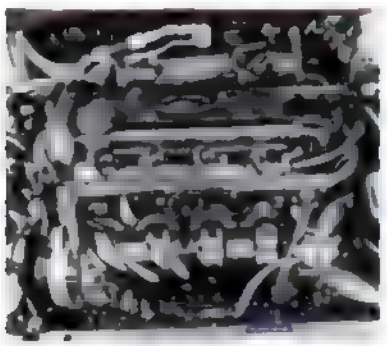
*Dados de fábrica

HB20: 300 litros

Argo: 300 litros

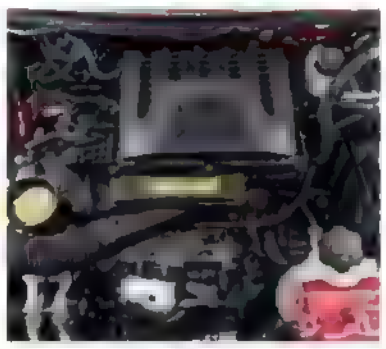
Onix: 200 litros

FICHA TÉCNICA



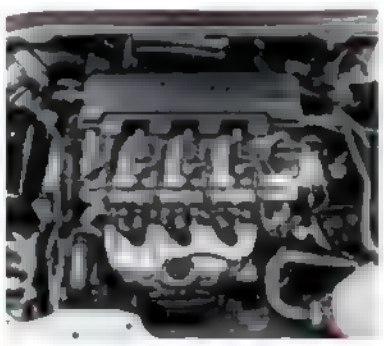
HB20 1.6 16V: 128/122 cv

Motor: flex, diant., transv., 4 cil., 1.591 cm³, 16V, 83 x 92 mm, 128/122 cv a 6.000 rpm, 16,5/16 mkgf a 5.000/4.500 rpm **Câmbio:** manual, 6 marchas, tração dianteira **Direção:** hidráulica, 10,2 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** McPherson (dianteira), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.) e tambores (tras.) **Pneus:** 185/60 R15 **Peso:** 1.090 kg **Peso/potência:** 8,51/8,52 kg/cv **Peso/torque:** 63,03/65 kg/mkgf **Dimensões:** comprimento, 392 cm; largura, 168 cm; altura, 147 cm; entre eixos, 250 cm; porta-malas, 300 l; tanque de combustível, 50 l **Equipamentos de série:** ar-condicionado, direção hidráulica, rádio, volante multifuncional, computador de bordo, travas, vidros e retrovisores elétricos, Isofix, rodas aro 15 com calotas, sistema viva-voz Bluetooth



Argo 1.3 8V: 109/101 cv

Motor: flex, diant., transv., 4 cil., 1.332 cm³, 8V, 70 x 86,5 mm, 109/101 cv a 6.000/6.250 rpm, 14,2/13,7 mkgf a 3.500 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 10,4 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.) e tambores (tras.) **Pneus:** 185/60 R15 (opcional) **Peso:** 1.140 kg **Peso/potência:** 10,46/11,29 kg/cv **Peso/torque:** 80,28/83,21 kg/mkgf **Dimensões:** comprimento, 399,8 cm; largura, 172,4 cm; altura, 150,1 cm; entre-eixos, 252,1 cm; porta-malas, 300 l; tanque de combustível, 48 l **Equipamentos de série:** ar-condicionado, direção elétrica, sistema multimídia, volante multifuncional, computador de bordo, travas e vidros elétricos, Isofix, rodas aro 14 com calotas, sistema viva-voz Bluetooth



Onix 1.4: 16V de 106/98 cv

Motor: flex, diant., transv., 4 cil., 1.389 cm³, 16V, 77,6 x 73,4 mm, 106/98 cv a 6.000 rpm, 14,2/13,7 mkgf a 4.800 rpm **Câmbio:** manual, 6 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 10,4 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.) e tambores (tras.) **Pneus:** 185/65 R15 **Peso:** 1.004 kg **Peso/potência:** 9,75/10,55 kg/cv **Peso/torque:** 72,82/75,47 kg/mkgf **Dimensões:** comprimento, 393,3 cm; largura, 170,5 cm; altura, 147,6 cm; entre-eixos, 252,8 cm; porta-malas, 280 l; tanque de combustível, 54 l **Equipamentos de série:** ar-condicionado, direção elétrica, sistema multimídia, volante multifuncional, travas e vidros elétricos, Isofix, rodas aro 15 com calotas, sistema viva-voz Bluetooth

CONDIÇÕES DE TESTE
(HB20, ARGO/ONIX)
alt. 550 m; temp. 28,6/21,5/25,5°C; umid. relat. do ar 25/53/52%; press. 29,8/30/29,9 kPa

VEREDICTO

Prefere performance e um bom pós-venda? Vá de HB20. Prioriza o prazer de rodar em um carro mais atual e um pouco mais espaçoso? Vá de Argo. Mesmo assim, não desconsidere o Onix, terceiro colocado, mas dono de boa dirigibilidade. O resumo é um só: o Argo não chegou para brincar.

HB20 ★★★★

ARGO ★★★★

ONIX ★★★½

APESAR DE VOCÊ

O Ford EcoSport quer voltar a brilhar com novos motor e câmbio, design atualizado e acabamento superior – mas com o mesmo espaço interno

[illegible]

A [illegible]

[illegible] política. Concebido no Brasil, o EcoSport tem agenda internacional desde o lançamento da [illegible]

[illegible] é mero [illegible]

QUATRO RODAS

o para-choque é novo e mais saliente

O estepe na traseira é solução em desuso. Afeta a segurança em colisões e facilita furtos. Mas a Ford diz que ele ainda é defendido por seus clientes

A Ford diz que, se dependesse dos clientes, o Eco ficaria sem mudanças por mais tempo. Verdade ou não, o fato é que ele é o quarto mais vendido da categoria, com 10.914 carros neste ano, atrás só de HR-V, Renegade e Creta, e na frente de Kicks (10.759), Duster (8.724) e Tracker (3.870). Mas havia a necessidade de atualizar o design para o padrão dos Edge e Escape. E deles que vem a inspiração da grade hexagonal alinhada com os faróis, que são maiores e mais elaborados. Agora há bloco elíptico para os fachos baixo e alto – com lâmpadas de xenônio na versão top, Titanium, a única mostrada pela Ford até agora. A assinatura de leds ficou mais intensa e virou luz de rodagem diurna (DRL). Já a seta passou a fazer companhia aos faróis de neblina, em um nicho à parte.

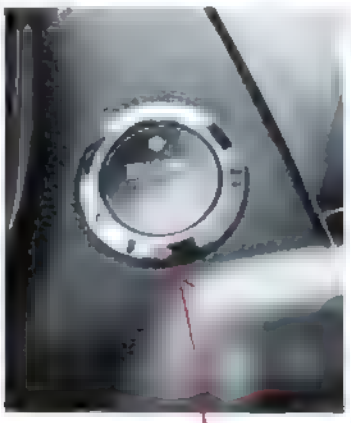
A traseira, porém, é quase a mesma: a única mudança está no para-choque, mais saliente, deixando o carro mais proporcional. Isso pode livrar o estepe de impactos traseiros mais fracos, mas ele continua pendurado na tampa, ameaçando qualquer carro que colidir ali. "O brasileiro não consegue entender o EcoSport sem estepe à mostra", justifica Adilia Afonso, supervisora de design para a América do Sul. Na Europa, é um opcional desde o lançamento, em 2015, e escolhido pela metade dos clientes.

Ao abrir a porta, um mundo completamente diferente. Em vez de painel saltado e cheio de relevos, formas mais coesas. A parte superior é preta e emborrachada no mesmo padrão do Escape (SUV baseado no Focus), enquanto a parte de baixo passa a ser bege, dando impressão de amplitude.

Aquela confusa profusão de botões do sistema de som deu lugar à tela sensível ao toque de 8 polegadas

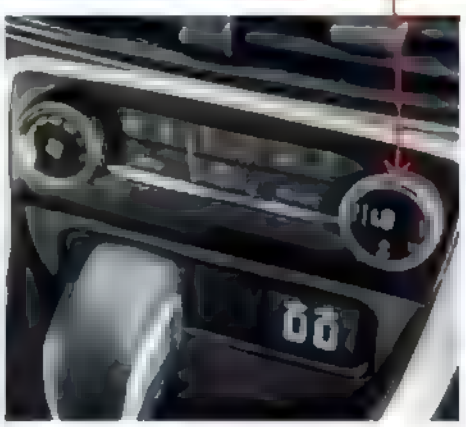
NOVO INTERIOR TEM ACABAMENTO QUE NÃO PARECE SER DE UM ECOSPORT

Em busca de refinamento, o Ford se esforçou para entregar acabamento melhor e mimos de categorias superiores. O SUV compacto que nasceu rústico agora tem central multimídia moderna e materiais de carros premium



Olá, Focus! Quadro de instrumentos, volante e sistema multimídia são os do Focus. Há partida sem chave e a superfície do painel tem toque emborrachado e é mais limpa: não há tantos botões para o sistema de áudio (que é Sony)

Discrição
Ar-condicionado tem comandos menores — e pode ser ajustado pela central. Há na frente duas portas USB iluminadas, além da tomada 12V. Trocas sequenciais saem da alavanca para aletas no volante

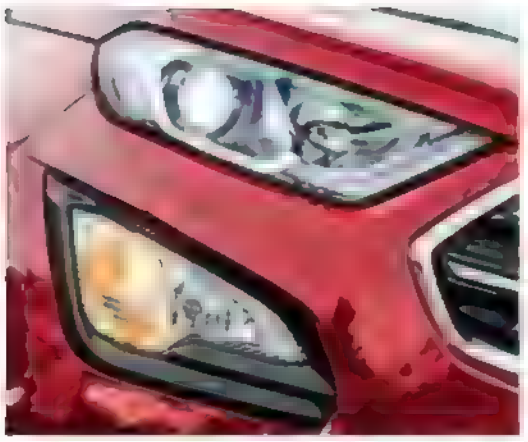


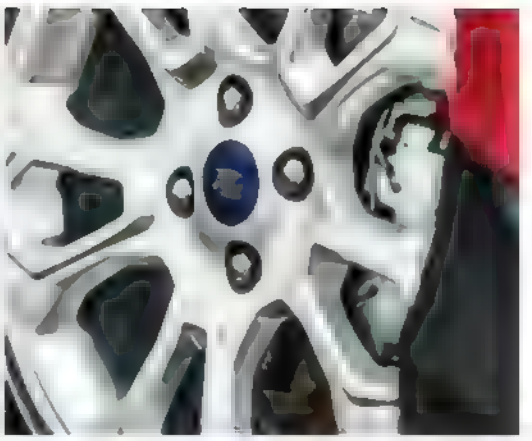
Faróis de xenônio são de série nos EcoSport Titanium. Agora os leds nos faróis são luzes de rodagem diurna

do Sync 3, que fica bem ao alcance do motorista. É a mesma interface de Fusion e Focus, com Android Auto e Apple CarPlay, e funções como "modo manobrista", que impede alterações no som e limita a velocidade a 25 km/h e comandos de voz eficientes. Agora há duas portas USB no console, ambas iluminadas, mais potentes – com 2 amperes, garantem carga a smartphones mais parrudos.

Os comandos do ar-condicionado, antes concentrados em aros redondos, agora são mais discretos, e estão dispostos abaixo das novas saídas de ar centrais horizontais. Apenas os painéis de porta e as saídas de ar laterais foram mantidos iguais, mas com outro tratamento de superfície.

Basta assumir o volante para o Ford EcoSport tentar enganar você novamente. Parece mais do que um Fiesta mais alto. E nem é porque recorreu a empréstimos com o Focus para ter quadro de instrumentos com tela de 4,2 polegadas colorida e o volante revestido de couro macio. É por causa dos bancos. Os antigos eram curtos, com apoio lateral pouco convincente. Os novos são mais compridos e largos, com apoio correto para as coxas, boa sustentação da coluna e ajuste lombar. Isso é tão americano quanto bacon e ovos no café da ma-





Setas estão ao lado dos faróis de neblina. O motor 2.0 ganhou injeção direta, e as rodas aro 17 são exclusivas do Titanium

Não há mudanças no perfil. O entre-eixos de 2,52 m é o menor do segmento e interfere negativamente no espaço interno

nhã. E o revestimento é de couro legítimo, com direito a partes perfuradas.

A Ford ousou ao aumentar os assentos traseiros. Isso porque ali o espaço para as pernas continua como a maior deficiência do Eco – o pior da categoria. Só uma nova geração para corrigir. Regulo o banco da frente para meus 1,82 m e sento no banco de trás. O assento se mostra amplo a ponto de bater em minha panturrilha, mas não evita que meus joelhos fiquem pressionados contra o banco da frente. Agora o Eco é o mais confortável dos carros apertados.

O porta-malas passa a ser ajustável: o assoalho tem três níveis e, no mais alto, fica na altura do encosto do banco traseiro quando rebatido, ideal para o transporte de cargas grandes. O compartimento que fica escondido sob o assoalho móvel leva 52 litros. Mas a capacidade foi reduzida em 6 litros (totalizando 356).

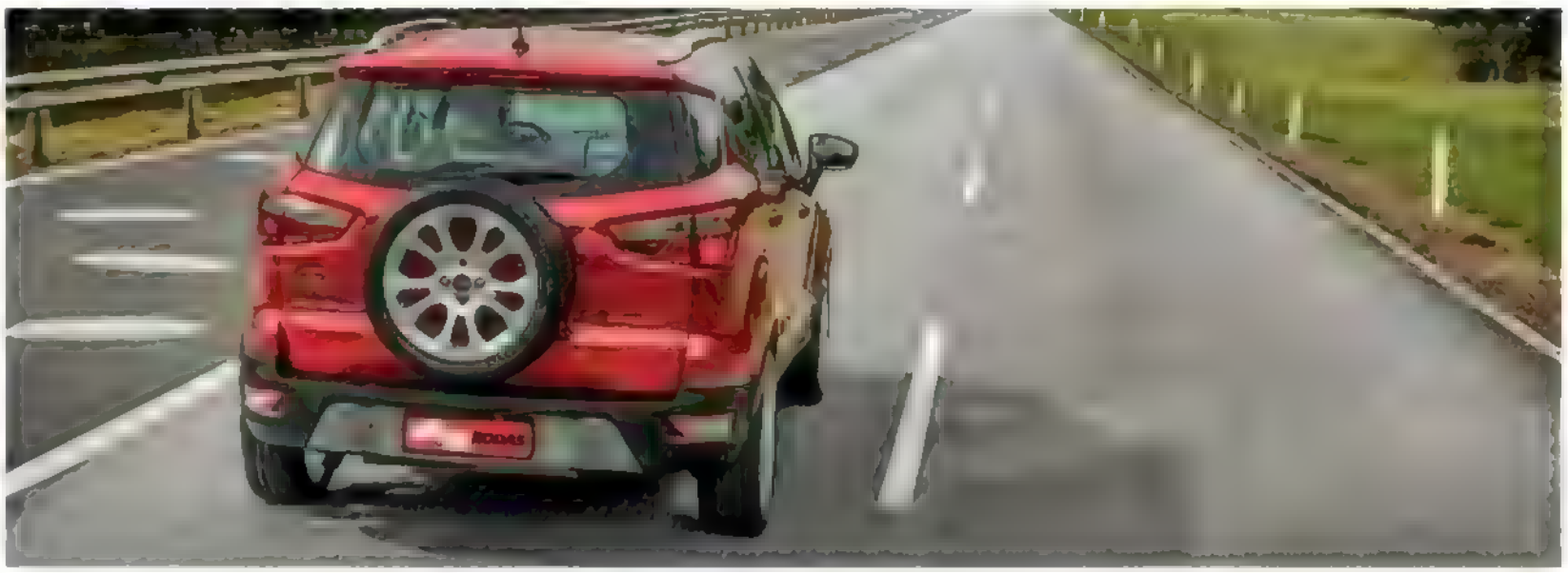
Não se destacar em espaço interno é algo crítico para convencer quem vislumbra Nissan Kicks, Honda HR-V ou Hyundai Creta. Isso obrigou a Ford a ser mais generosa. O EcoSport Titanium terá entre os principais itens de série sete airbags, faróis de xenônio, central Sync 3, câmera de ré, sensor de estacionamento, espelho fotocrômico, faróis com acendimento automático, sensor de chuva, partida sem chave, sensores de pontos cegos, alerta de tráfego cruzado, monitor de pressão dos pneus e até o teto solar, inédito por aqui (mas que já estava disponível lá fora).

O motor 2.0 continuará exclusivo da versão Titanium, mas desta vez terá injeção direta. A potência sobe de 147 para 176 cv a 6.500 rpm e o torque máximo, de 19,7 para 22,5 mkgf nos mesmos 4.500 rpm. E o motor do Focus com 2 cv a menos, devido à redução de espaço para coletores de admissão e escape menos restritivos.

O câmbio Powershift, automatizado de dupla embreagem e seis marchas, apresentou defeitos nos primeiros anos que macularam sua imagem. Mas a Ford trocou-o por um automático convencional de seis marchas – diz ela que este é mais eficiente. É a caixa 6F25, a dos Fusion 2.5 e 2.0 EcoBoost. Com a nova transmissão, trocas sequenciais deixam de ser por botões na alavanca de câmbio e passam para borboletas atrás do volante, onde deveriam estar desde sempre.

Esse mesmo conjunto estará em versão com tração integral no ano que vem, mas também nas versões mais baratas. Essas terão novo motor 1.5 de três cilindros, que entrega 137 cv e 16,2 mkgf, contra os 131 cv de potência e 16,1 mkgf do 1.6 Sigma que substitui. Tem duplo comando variável e novas tecnologias para garantir números de consumo melhores. Pena

Bancos estão maiores e são revestidos de couro legítimo. Porta-malas com fundo ajustável permite que o assoalho fique plano



A Ford se esforçou para alinhar melhor a tampa do porta-malas. Agora, os batentes internos são maiores e mais robustos

O motor 2.0 com injeção direta é o mais potente entre os SUVs compactos. Por isso, discos de freio dianteiros são 1 polegada maiores. Mas atrás o freio ainda é a tambor

que a Ford não nos cedeu essa versão para um test-drive.

Mas há outras soluções que melhoram a eficiência e que se estendem ao 2.0. Novos defletores sob o carro e a antena deslocada para a traseira reduzem a turbulência. Do Fusion, também veio a grade dianteira ativa, com aletas internas que fecham a passagem de ar quando possível (como em situações de rodovia) para reduzir o arrasto aerodinâmico – a melhora foi de 11%, segundo a Ford.

Estou no Campo de Provas da Ford em Tatuí (SP). Aqui há laboratórios para o desenvolvimento de automóveis e caminhões, barreira para crash-test e até linha para montagem de protótipos. Mas não posso ir além da pista de testes e nem levar o carro para nossa pista de medições. Por enquanto, só as impressões ao dirigir.

Um toque no acelerador e o Eco não hesita, embala rápido sem a sensação de embreagem patinando típica do Powershift. O carro até parece estar mais leve, alcançando as marchas seguintes de maneira mais rápida e suave. Mas é pisar fundo que o câmbio escala uma marcha mais baixa do que talvez seja necessário. O giro do motor sobe, mas o impacto no conforto acústico é menor – a Ford melhorou o isolamento da cabine, com direito a para-brisa acústico.

Um pequeno desvio de trajetória à frente e percebo que a direção tem respostas melhores. A Ford diz que reduziu a aspereza do conjunto em 40%, mas a troca das rodas do aro 16 pelo 17 também deve ter colaborado.

O EcoSport ataca a primeira curva inclinando um pouco menos a carroceria. Efeito de alterações feitas nos conjuntos de suspensão para melhorar as respostas e o conforto de rodagem. Trocaram buchas, enrijeceram o eixo traseiro em 15% e colocaram

molas traseiras progressivas, que tendem a manter o bom comportamento mesmo com o carro carregado.

Não pudemos realizar nossos testes de pista, mas é perceptível que este EcoSport entrará no rol dos SUVs compactos mais rápidos, onde estão Hyundai Creta 2.0 (166 cv) e Chevrolet Tracker e seu 1.4 turbo de 153 cv. A Ford fala em animadores 9,5 s no 0 a 100 km/h, mas deixaremos a classificação para depois de nossas medições de desempenho.

Não vai demorar muito: as versões 1.5 e 2.0 chegarão às lojas no final deste mês. A Ford ainda não havia definido preços até o fechamento desta edição, mas prometeu valores mais competitivos que o dos rivais. O velho EcoSport Titanium saía por R$ 94.700, acima de Tracker LTZ (R$ 93.490) e Renegade Longitude (R$ 92.900), e R$ 200 mais em conta que o Kicks SL. Se o objetivo é voltar a brilhar no segmento inaugurado pelo próprio EcoSport 14 anos atrás, o ideal é, no mínimo, manter o preço.

O teto solar já existia lá fora e agora será de série no Titanium. Em vez de botões na alavanca de câmbio, borboletas para trocas sequenciais

A PLÁSTICA DO ECO

Posicionada rente ao capô, a nova grade deixou o desenho mais harmônico. Formato dos faróis e para-choque dão a impressão de que ele está mais largo. Na traseira, o para-choque mais saliente será notado por poucos. Ao menos as novas rodas aro 17 causam boa impressão na vista lateral. O interior exibe linhas mais limpas e maduras, que ainda melhoraram a ergonomia no uso. Costuras dos bancos são inspiradas em carros de luxo.

NOVO

ATUAL

FICHA TÉCNICA

Ford EcoSport Titanium 2.0 AT
Preço: R$ 90.000 (estimado)
Motor: flex., diant., transv., 4 cil., 1.999 cm³, 16V, injeção direta, 87,5 x 83,1 mm, 12:1, 176/170 cv a 6.500 rpm, 22,5/20,6 mkgf a 4.500 rpm
Câmbio: automático, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.), tambor (tras.)
Direção: elétrica, 10,6 m (diâmetro de giro)
Rodas e pneus: 205/50 R17
Dimensões: comp., 426,9 cm; largura, 176,5 cm; altura, 169,3 cm; entre-eixos, 251,9 cm; peso, 1.359 kg; tanque, 52 litros; porta-malas, 356 litros
Desempenho: 0 a 100 km/h em 9,5 s; vel. máx., n/d (dados oficiais)
Equipamentos de série: seis airbags, controles de estabilidade e tração, teto solar, faróis de xenônio, central multimídia, ar-condicionado automático digital, bancos de couro, volante multifuncional com ajuste de altura e profundidade, hill-holder, luzes de rodagem diurna

VEREDICTO

Acabamento e itens de série são pontos fortes do EcoSport. Resta ver se o preço será capaz de contornar o espaço limitado.

UNIVERSO PARALELO

O segmento de sedãs médios tem bem mais opções do que os tradicionais Corolla, Civic e Cruze

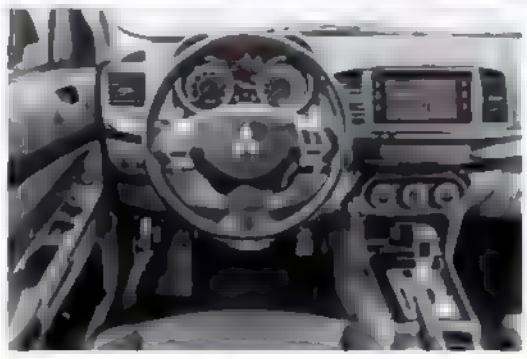
POR PAULO CAMPO GRANDE
FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Toda vez que alguém pensa em um sedã médio, é grande a chance de se lembrar do trio Corolla, Civic e Cruze, que são de longe os mais vendidos. Observando o segmento, porém, é possível encontrar outras ofertas. Aqui, reunimos oito modelos que alcançam volumes de vendas bem mais modestos que os líderes, mas possuem atributos tão ou mais interessantes. A primeira vantagem desse grupo é custar menos que o trio best-seller. O Jetta 1.4 TSi, por exemplo, que é o mais caro do grupo, custa menos que a opção mais simples do Cruze, a 1.4 T LT, a mais barata entre as versões básicas dos líderes. O VW custa R$ 86.431, enquanto o Chevrolet sai por R$ 91.890. Neste comparativo, alinhamos as versões automáticas respeitando o limite de R$ 90.000 – é por isso que o Renault Fluence, a partir de R$ 99.330, ficou de fora. E não estranhe se os carros mostrados aqui não forem exatamente das versões consideradas, já que algumas montadoras não dispunham do modelo analisado para a sessão de fotos.

8º MITSUBISHI LANCER HL 2.0

Levando em conta o preço, o Lancer é a primeira opção que surge. Ele custa apenas R$ 71.190, enquanto os outros estão na faixa de R$ 80.000. Além disso, o Lancer tem atributos como o motor 2.0 de 160 cv (um dos mais potentes do segmento), o câmbio CVT de seis marchas virtuais, que permite trocas pelo volante, e a suspensão multilink atrás. Essas qualidades, porém, perdem força quando se analisa os custos de propriedade e o rendimento na pista. Seu seguro é caro: R$ 6.618 ou 9,3% do valor de tabela. E, na pista, o Mitsubishi ficou com as piores médias de consumo. Fez 8,3 km/l na cidade e 12,6 km/l na estrada, enquanto o Elantra 2.0, por exemplo, conseguiu as médias de 11,5 km/l e 15,5 km/l, respectivamente. O Lancer perde pontos também por ser o projeto mais antigo do comparativo. Seu design já não parece tão agressivo quanto na estreia, em 2012. Sua direção é hidráulica (tecnologia que está caindo em desuso) e, entre os equipamentos, sente-se falta de coisas como central multimídia, sensor de estacionamento, Isofix e ESP.

A versão da foto é a GT, que tem tela e central, indisponíveis na HL



7º KIA CERATO 1.6 16V FLEX

O Cerato é bem servido de equipamentos. Ele traz seletor de modos de condução, luzes diurnas de led, sensor crepuscular e de estacionamento, piloto automático e ar-condicionado dual zone. Falta, porém, ESP. Seu câmbio automático tem seis marchas e trocas no modo manual no volante, mas o motor 1.6 16V flex com 128 cv é o mais fraco do comparativo. Na pista, ele ficou entre os mais econômicos, com 12,1 km/l, na cidade, e 15,1 km/l, na estrada. Mas foi também o mais lento, com 12,6 segundos, nas provas de 0 a 100 km/h. O Kia chegou em 2010 e passou por uma reestilização neste ano. Mas as mudanças não foram suficientes para rejuvenescer seu estilo, especialmente na cabine. A garantia de fábrica, de cinco anos, é digna de aplausos, porém a Kia não oferece serviços de assistência 24h e seu seguro é o mais caro de todos: R$ 7.568 ou 9,5% do preço de tabela, segundo cotação da corretora Bidu (bidu.com.br), para um perfil de cliente padronizado. Na soma de prós e contras, ele conquista o sétimo lugar do comparativo.

Kia: acabamento bem cuidado e troca de marchas no volante

6º CITROËN C4 LOUNGE 1.6 THP

Equipado com o motor 1.6 THP de 173 cv, com turbo e injeção direta, o C4 superou os outros nas provas de desempenho. Ele foi mais rápido nas acelerações de 0 a 100 km/h, com o tempo de 9,2 km/h, e nas retomadas de 60 a 100 km/h, com 4,9 segundos. A conta, porém, veio nas medições de consumo em que ele ficou com as médias de 8,5 km/l, na cidade, e 14,3 km/l. O C4 é flex, mas todos os sedãs rodaram com gasolina. No que diz respeito ao custo de propriedade, além do consumo, o C4 também pesa no bolso, na hora do seguro. Ele está entre os mais caros: R$ 7.496 ou 8,8% do preço de tabela. Nem tudo é ruim no pós-venda do C4, no entanto. A Citroën tem um plano de revisões com preço fixo de R$ 1/dia, o que, ao final de três anos, resulta em R$ 1.095, o menor valor para as três primeiras revisões, consideradas no comparativo. No final das contas, o C4 termina em sexto lugar, porque fica devendo conteúdo. Ele não tem luzes diurnas, faróis de neblina, sensor de chuva, sensor de estacionamento e sensor crepuscular, entre outros itens.

No porta-malas cabem 450 litros. Direção tem assistência elétrica

5º PEUGEOT 408 1.6 THP

Lançado em 2010 e reestilizado em 2014, o 408 já está visualmente desatualizado. Apesar disso, ele recebeu importantes melhorias ao longo dos anos, o que o faz chegar aqui no quinto lugar. Em 2012, o 408 ganhou o motor 1.6 THP (o mesmo do C4), acompanhado do câmbio automático com trocas manuais no volante, recurso ausente no Citroën. Na pista de testes, ele repetiu o rendimento do C4, com ligeira melhora nos ensaios de consumo urbano e foi o melhor dos sedãs nas provas de frenagem de 80 a 0 km/h, com a marca de 26 metros. Bem equipado, o 408 traz luzes diurnas, sensor de estacionamento e piloto automático e ar condicionado com saídas na traseira. No pós-venda, ele tem três anos de garantia, com cobertura do Peugeot Assistance, durante o mesmo período, e serviços de reboque durante oito anos. O seguro é dos mais baratos: R$ 6.270 ou 7,3% do preço sugerido pela fábrica, segundo nosso levantamento. Mas as despesas com as três primeiras revisões (R$ 1.764) são as mais caras entre as apuradas.

Motor THP e câmbio com trocas no volante deram novo ânimo ao 408

4º HYUNDAI ELANTRA 2.0

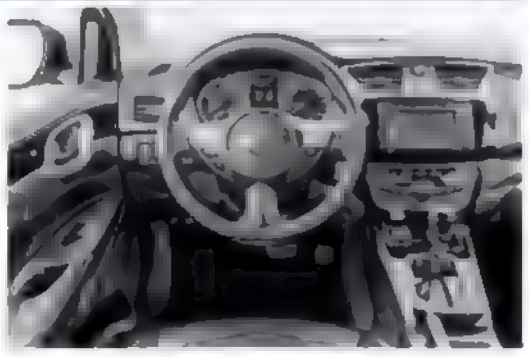
Recém-chegado à sexta geração, o Elantra causou boa impressão no teste de estreia, com design de linhas limpas, comportamento dinâmico equilibrado e um generoso pacote de equipamentos. A versão avaliada na ocasião era a mais completa, que custa R$ 114.990. Na configuração analisada agora (R$ 84.900), a lista de série é menor e menos sofisticada. Considerando apenas os recursos frequentemente presentes nos rivais, o Elantra fica devendo ESP, luzes diurnas, faróis de neblina, sensor de estacionamento, sensor de chuva e sensor crepuscular. O estilo clean e o bom comportamento dinâmico não mudaram na versão de entrada escolhida para este comparativo, mas a redução na oferta de equipamentos pesou para que ele ficasse no quarto lugar, atrás de competidores que se apresentaram mais bem equipados, entre outras virtudes. No pós-venda, o Elantra se destaca com a garantia de cinco anos e o plano de assistência 24h (ausente na Kia) com um ano de duração. Seu seguro é de R$ 6.396 ou 7,5% do valor do carro.

Elantra tem design clean. Versão básica vem com ar-condicionado manual

3º NISSAN SENTRA 2.0 S

Campeão no comparativo Menor Custo de Uso 2017, que avaliou o custo de propriedade (edição de junho), o Sentra confirmou seu favoritismo nesse aspecto, com três anos de garantia, assistência 24h com cobertura de dois anos, baixo consumo, revisões programadas baratas (R$ 1.139 na soma das três primeiras) e seguro na média do segmento (R$ 6.199, ou 7,6% do valor de tabela). Assim como o Elantra, o Sentra perde terreno para os rivais por oferecer pacotes de equipamentos mais completos apenas nas versões mais caras. Na configuração 2.0 S, que custa R$ 81.900, o Nissan traz dispositivos importantes como ESP, chave presencial, sensor de estacionamento e repetidores de led nos retrovisores. Mas nega outros recursos igualmente interessantes, como central multimídia e piloto automático. No dia a dia, o Sentra é um carro confortável e bom de dirigir. Mas seu motor 2.0 16V de 140 cv, o segundo mais fraco dos oito pareados, fica devendo desempenho melhor. Ele acelerou de 0 a 100 km/h em longos 12 segundos.

O Sentra foi reestilizado em 2016. Volante de três raios traz visual esportivo



2º FORD FOCUS SE 2.0

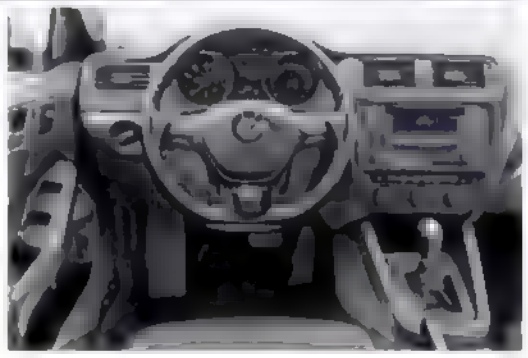
O Focus tinha tudo para ser o vencedor, ligeiramente à frente do Jetta, mas ficou em segundo. Só não conquistou essa posição porque sua nova geração, a quarta, esta prestes a chegar. Ela tem estreia prevista para o final deste ano. Do ponto de vista do estilo, o Focus não dá sinais de cansaço, ao contrário do Lancer e do 408. Apresentado em 2012, o Focus recebeu atualização em 2014. Mas comprar um carro na véspera de mudar significa absorver uma desvalorização acima da normal. Tirando isso, o Focus se destaca tecnicamente pelo motor 2.0 flex com injeção direta e 178 cv de potência, o câmbio automatizado de seis marchas e a suspensão traseira multilink. Entre os equipamentos, a versão SE, vem com ESP, assistente de partidas em rampas, luzes diurnas e central multimídia. E, no pós-venda, apesar de ter um custo de manutenção dos mais caros, perdendo apenas para o do 408 neste confronto, o Ford conta com três anos de garantia de fábrica e assistência 24h pelo mesmo período, o que só o Peugeot tem.

Focus tem de série rodas de liga leve e volante multifuncional

1º VW JETTA 1.4 TSI

Apresentado em 2011, o Jetta ganhou um face-lift em 2015 e traz atributos do mesmo nível dos do Focus. Ele tem motor 1.4, com turbo compressor e injeção direta, que gera 150 cv de potência; câmbio automático de seis marchas e suspensão traseira multilink. Em relação aos equipamentos, a paridade se repete. Mas a VW privilegiou a segurança, enquanto a Ford apostou no conforto. O Jetta não só tem central multimídia como conta com quatro airbags (dois a mais que o rival) e sensores de estacionamento dianteiro e traseiro (ausentes no Focus). Na pista de testes, o Jetta andou junto com o Focus, com o tempo de 10,3 segundos, na aceleração de 0 a 100 km/h, contra os 10 segundos cravados pelo Ford. No final, o VW leva o comparativo, mas seu triunfo perde o brilho por conta de seu fraco pacote de pós-venda. A garantia de fábrica é de três anos, mas os serviços de assistência 24h dura apenas um ano. Além disso, o Jetta (ao contrário de outros modelos VW) não tem plano de revisões com preço fixo. E seu seguro não é barato.

Jetta ganhou face-lift em 2015. É o único da turma com quatro airbags



	LANCER	CERATO	C4 LOUNGE	408
ACELERAÇÃO				
0 a 100 km/h (s)	10,6	12,8	8,2	8,4
0 a 1.000 m (s; km/h)	32/185,6	34,1/155,6	30,4/174,3	30,5/172,3
VELOCIDADE MÁXIMA (KM/H*)	188	180	216	216
RETOMADAS				
D 40 a 80 km/h (s)	4,7	5,8	4,1	4,1
D 60 a 100 km/h (s)	5,7	7	4,9	5
D 80 a 120 km/h (s)	7,5	9,7	6,3	6,4
FRENAGENS				
120/80/60 km/h - 0 (m)	17,4/29,8/70,3	18,6/30,6/88,1	15,5/27,2/64,2	14,9/26/58,5
CONSUMO				
Urbano/Rodoviário (km/l)	8,3/12,8	12,1/15,1	8,5/14,3	9,9/14,2
RUIDO INTERNO				
PM/ 1ª Max/80/120 km/h (dBA)	40,3/71,8/60,8/69,5	38,8/69,6/60,3/66,2	40,7/69/62,1/68,7	37,6/69,9/60,6/68
AFERIÇÃO				
Velocidade indicada (km/h)	100	100	100	100
Velocidade real (km/h)	97	95	98	97
Rotação do motor (rpm)	2.000	2.250	2.000	2.000
SEU BOLSO				
Preço (R$)	71.190	79.990	84.990	85.990
Garantia/assistência 24h (anos)	3/1	5/—	3/2	3/3
Revisões (3) (R$)	1.351	1.410	1.085	1.764
Seguro (R$)	6.818	7.585	7.498	8.270

*Dados de fábrica

CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m. Lancer: temp. 23 °C, umid. relat. 31%. Cerato: temp., 32 °C, umid. relat. 56%. C4: temp., 25 °C, umid. relat., 52%. 408: temp., 28 °C, umid. relat. 41%.

FICHA TÉCNICA

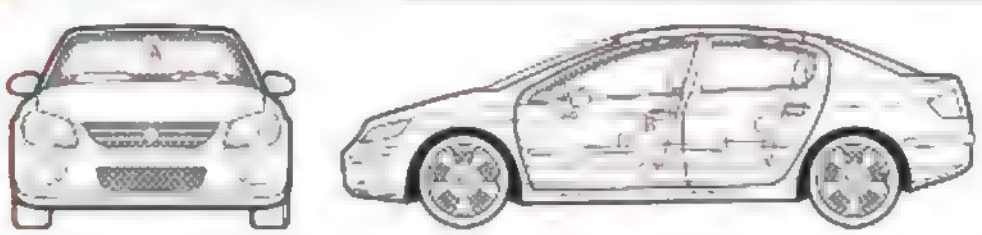
LANCER HL 2.0 AUT.
Motor: gasolina, dianteiro transversal 4 cil em linha, 16V, DOHC, 1.998 cm³, 86 x 86 mm, 10:1, 160 cv a 6.000 rpm, 20,1 mkgf a 4.200 rpm. **Câmbio:** automático, CVT, 6 marchas, dianteiro **Direção:** hidráulica, 3,2 voltas entre batentes; diâmetro de giro, 10,4 m. **Suspensão:** McPherson (diant.), multilink (tras.). **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.) **Pneus:** 205/60 R16 **Dimensões:** comprimento, 457 cm, largura, 176,5 cm; alt., 149; entre-eixos, 263,5 cm. Porta-malas, 340 l; tanque de combustível, 59 l; peso, 1.375 kg, peso/potência, 8,6 kg/cv; peso/torque, 68,4 kg/mkgf

CERATO E 1.6 AUT.
Motor: flex, diant. transv. 4 cil., 16V, DOHC, 1.591 cm³, 77 x 85,4 mm, 12:1, 128/122 cv a 6.000 rpm, 16,5/16 mkgf a 4.500/5.000 rpm. **Câmbio:** automático, 6 m., dianteiro. **Direção:** elétrica; 3 voltas entre batentes; diâmetro de giro, 10,4 m **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.). **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.). **Pneus:** 205/60 R16. **Dimensões:** comprimento, 456 cm, largura, 178 cm; altura, 144,5 cm, entre-eixos, 270 cm. Porta-malas, 421 l; tanque de combustível, 50 l; peso, 1.310 kg, peso/potência, 10,2/10,7 kg/cv, peso/torque, 79,4/81,9 kg/mkgf

C4 L 1.6 THP ORIGINE
Motor: flex, diant. transv. 4 cil., 16V, DOHC, injeção direta, turbocompressor, 1.598 cm³, 77 x 85,8 mm, 10,2:1, 173/166 cv a 5.000 rpm, 24,5 mkgf a 1.400 rpm **Câmbio:** automático, 6 m., diant. **Direção:** eletro-hidráulica, 3 voltas entre batentes, diâmetro de giro, 11,1 m **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.). **Pneus:** 225/45 R17 **Dimensões:** compr., 462,1 cm, larg., 178,9 cm; alt., 150,5 cm, entre-eixos, 271 cm. Porta-malas, 450 l, tanque de combustível, 60 l; peso, 1.512 kg; peso/potência, 8,7/9,1 kg/cv; peso/torque, 61,7 kg/mkgf

408 1.6 THP AUT.
Motor: flex, diant. transv. 4 cil., 16V, DOHC, injeção direta, turbocompressor, 1.598 cm³, 77 x 85,8 mm, 10,2:1, 173/166 cv a 5.000 rpm, 24,5 mkgf a 1.400 rpm. **Câmbio:** automático, 6 m., diant. **Direção:** eletro-hidráulica, 3 voltas entre batentes, diâmetro de giro, 11,1 m **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.). **Pneus:** 225/45 R17. **Dimensões:** comprimento, 468,1 cm, largura, 182 cm; alt., 151,4; entre-eixos, 271 cm. Porta-malas, 526 l, tanque de comb., 60 l; peso, 1.415 kg, peso/potência, 8,2/8,5 kg/cv; peso/torque, 57,8 kg/mkgf

ESPAÇO INTERNO



LANCER
A: 138,8 cm (diant.); 137,8 cm (tras.)
B: 97,8 cm C: 93,7 cm
D: 107,4 cm E: 91,7 cm

CERATO
A: 142,5 cm (diant.) 139,4 cm (tras.)
B: 99,3 cm C: 94,7 cm
D: 107,2 cm E: 91,2 cm

C4 LOUNGE
A: 99,8 cm (diant.) 94,7 cm (tras.)
B: n/d C: n/d
D: n/d E: n/d

408
A: 139 cm (diant.) 137 cm (tras.)
B: 100 cm C: 96 cm
D: 107 cm E: 90 cm

ELANTRA
A: 142,7 cm (diant.) 140,5 cm (tras.)
B: 98,8 cm C: 94,7 cm
D: 107,2 cm E: 90,7 cm

SENTRA
A: 138,9 cm (diant.) 136,9 cm (tras.)
B: 100,1 cm C: 93,2 cm
D: 108 cm E: 95 cm

FOCUS
A: 141,2 cm (diant.) 133,8 cm (tras.)
B: 97,3 cm C: 96,5 cm
D: 109,5 cm E: 94,3 cm

JETTA
A: 140,2 cm (diant.) 136,1 cm (tras.)
B: 97 cm C: 94,2 cm
D: 104,6 cm E: 96,8 cm

	ELANTRA	SENTRA	FOCUS	JETTA
ACELERAÇÃO				
0 a 100 km/h (s)	10,8	12	10	10,3
0 a 1.000 m (s; km/h)	31,8/170,1	33,7/165,8	30,9/174,6	31,2/170,7
VELOCIDADE MÁXIMA	195	188	208	203
RETOMADAS				
40 a 80 km/h (s)	4,5	5,2	4,2	4,1
60 a 100 km/h (s)	5,5	6,8	5,2	5,6
80 a 120 km/h (s)	7,3	9,3	6,7	6,7
FRENAGENS				
120/80/60 km/h - 0 (m)	15,8/27/63,8	18/28,4/63,8	15,9/27,7/60	15,7/26,4/58,2
CONSUMO				
Urbano/Rodoviário (km/l)	11,5/15,5	10,1/14,5	10,1/15,2	11,5/14,7
RUIDO INTERNO				
PM/ 1° Max/60/120 km/h (dBA)	39,9/70,5/60,7/67,4	43,4/75,3/60,8/66,5	37,1/71,3/60,4/67,5	42,9/65,8/63,7/67,9
AFERIÇÃO				
Velocidade indicada (km/h)	100	100	100	100
Velocidade real (km/h)	91	86	99	97
Rotação do motor (rpm)	2.000	1.700	2.200	1.900
SEU BOLSO				
Preço (R$)	84.900	81.900	85.990	86.431
Garantia/assistência 24h (anos)	5/1	3/2	3/3	3/1
Revisões (3) (R$)	1.379	1.139	1.832	—
Seguro (R$)	6.396	6.199	7.467	6.646

CONDIÇÕES DE TESTE Elantra temp. 32° C, umid. relat. 50%. Sentra temp., 27° C, umid. relat. 33%. Focus temp., 22 °C, umid. relat. 49%. Jetta temp. 32 °C, umid. relat. 17%.

ELANTRA 2.0

Motor: flex, diant. transv. 4 cil., 16V, DOHC, CVVT, 1.999 cm³, 81 x 97 mm, 12,1:1, 167/157 cv a 6.200 rpm, 20,6/19,2 mkgf a 4.700 rpm. **Câmbio:** automático, 6 m., diant. **Direção:** elétrica, 2,8 voltas entre batentes, diâmetro de giro, 10,9 m **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.) **Pneus:** 205/60 R16 **Dimensões:** comprimento, 457 cm, largura, 180 cm, altura, 146,5; entre-eixos, 270 cm Porta-malas, 407 l; tanq. de comb. 56 l; peso, 1.700 kg, peso/potência, 10,7/11,3 kg/cv; peso/torque, 86,4/92,7 kg/mkgf.

SENTRA 2.0 S

Motor: flex, dianteiro, transversal 4 cilindros, 16V, DOHC, CVVT, 1.997 cm³, 80 x 90,5 mm, 9,7:1, 140 cv a 5.100 rpm, 20 mkgf a 4.800 rpm **Câmbio:** automático CVT, dianteiro **Direção:** elétrica, 3,4 voltas entre batentes, diâmetro de giro, 10,6 m **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.) **Pneus:** 205/50 R17. **Dimensões:** comprimento, 463,6 cm, largura, 176,1 cm; altura, 150,4, entre-eixos, 270 cm Porta-malas, 503 l; tanque de combustível, 52 l; peso, 1.327 kg; peso/potência, 9,5 kg/cv; peso/torque, 66,4 kg/mkgf.

FOCUS SE 2.0

Motor: flex, diant., transv. 4 cil., 16V, DOHC, injeção direta, 1.999 cm³, 87,5 x 83,1 mm, 12:1, 178/175 cv a 6.500 rpm, 22,5/21,1 mkgf a 4.500 rpm. **Câmbio:** automatizado, dupla embreagem, 6 m., dianteiro **Direção:** elétrica, 2,6 voltas entre batentes, diâmetro de giro, 11 m **Suspensão:** McPherson (diant.), multilink (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.) **Pneus:** 215/50 R17 **Dimensões:** comprimento, 453,8 cm, largura, 182,3 cm; altura, 146,9; entre-eixos, 266,8 cm Porta-malas, 421 l; tanque de comb., 55 l; peso, 1.399 kg, peso/potência, 7,9/8 kg/cv; peso/torque, 62,2/66,3 kg/mkgf.

JETTA 1.4 TSI

Motor: gasolina, diant., transv. 4 cil., 16V, DOHC, injeção direta, turbocompressor, 1.395 cm³, 74,5 x 80 mm, 10:1, 150 cv a 5.000 rpm, 25,5 mkgf a 1.500 rpm. **Câmbio:** automático, 6 marchas, dianteiro **Direção:** elétrica, 3 voltas entre batentes, diâmetro de giro, 11,1 m **Suspensão:** McPherson (diant.), multilink (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.), sólidos (tras.). **Pneus:** 225/45 R17. **Dimensões:** comprimento, 465,9 cm, largura, 177,8 cm; altura, 147,3 entre-eixos, 265,1 cm Porta-malas, 510 l; tanque de comb., 55 l, peso, 1.298 kg, peso/potência, 8,7 kg/cv; peso/torque, 50,9 kg/mkgf

AVALIAÇÃO DO EDITOR

NOTAS FINAIS

JETTA ★★★★½
FOCUS ★★★★½
SENTRA ★★★★
ELANTRA ★★★½
408 ★★★½
C4 ★★★½
CERATO ★★★
LANCER ★★★

VEREDICTO

COM PREÇOS mais em conta que Corolla, Civic e Cruze, o segundo pelotão dos sedãs tem opções atraentes. O Lancer é o mais barato, enquanto o Cerato vem bem equipado. Para quem quer desempenho, C4 e 408 são boas indicações. Já o diferencial do Elantra está no pós-venda, embora os menores custos de propriedade sejam os do Sentra. Focus e Jetta apresentam os melhores conjuntos, mas o Jetta sai campeão por tirar proveito do fato de o Focus estar prestes a mudar.

COMPLETA TRADUÇÃO

Exageros de praxe à parte, a nova geração do 3008 tem todos os atrativos que a fábrica anuncia: visual bonito, interior confortável, generoso pacote de equipamentos e desempenho superior

POR **PAULO CAMPO GRANDE** | FOTOS **LEO SPOSITO**

Tomados pelo desejo e pela necessidade de sucesso, funcionários das fábricas costumam pesar a mão ao falar dos atributos dos carros. Jornalistas que sabem disso, por sua vez, cuidam de pegar leve em relação ao que ouvem. No caso do novo Peugeot 3008 não foi diferente. Mas, no primeiro contato que tive com o carro, à medida que ia observando suas características, eu me lembrava das palavras do pessoal da Peugeot e era forçado a concordar com eles.

Os executivos falavam em "estilo impactante" e, de fato, o visual do 3008 impressiona ao vivo. Externamente, ele é bem trabalhado, com vários elementos, mas ao mesmo tempo compacto e sem exageros que agridem o olhar, como ombros largos demais. Por dentro, o design é mais impactante. Antes de dar a partida, gastei longos minutos só observando painel, banco, porta e experimentando os dispositivos a bordo. Tateei o friso que ladeia o console e senti a superfície fria (sinal de que é alumínio mesmo), ao contrário dos demais frisos, como nas saídas de ar, que estavam na temperatura ambiente (indicando que são de plástico). Usando tato e olfato, atestei que os bancos são revestidos de couro legítimo, coisa cada vez mais rara no segmento do 3008, e que no painel há uma faixa de tecido, na cor cinza, de bom gosto e agradável ao toque.

Atrás, cabem três adultos com conforto. Os assentos têm altura adequada, os encostos têm inclinação correta, o espaço para as pernas é suficiente para pessoas de estatura mediana e há recursos com iluminação e saídas de ar-condicionado. O porta-malas é amplo: leva 521 litros, sem rebater o banco traseiro bipartido.

O 3008 será oferecido somente na Griffe, a R$ 139.990. Será mais caro que rivais como Jeep Compass 2.0 Limited (R$ 129.990) e Hyundai New Tucson (R$ 138.900). No lançamento, porém, ele terá preço promocional de R$ 135.990 (no período que vai de 20 de junho a 30 de julho). Entre os itens de série, o painel de instrumentos digital rouba a cena com sua tela de 12,3 polegadas. Mas, em concordância com o discurso dos executivos que anunciaram um carro "recheado de equipamentos", o Peugeot tem mais para mostrar. Indo diretamente para a lista de equipamentos de série, o 3008 vem com central mul-

As lanternas divididas em três seções, duas delas na tampa

timídia (compatível com os sistemas Apple e Android), recarga de celular por indução, ar-condicionado dual zone, bancos dianteiros elétricos com massageador e teto solar panorâmico, entre os itens de conforto. No que diz respeito à segurança, a lista segue com seis airbags, ESP, assistente de partidas em rampas e faróis full led.

Depois de conferir o conteúdo, saí com o SUV e ele continuou a fazer boa figura. Ainda no estacionamento, a alavanca de câmbio em forma de joystick causa um certo estranhamento, mas é simples de usar: fixa na base, é só inclinã-la para a frente e para trás. O volante pequeno e achatado na base e no alto do aro logo se mostrou rápido e fácil de manusear.

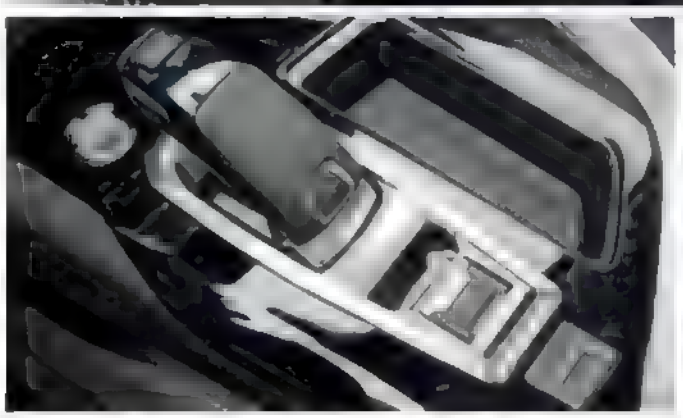
Rodando pela cidade, notei que a direção elétrica fica mais firme com o aumento da velocidade, enquanto a suspensão proporciona um rodar macio e silencioso (desde que o motorista se mantenha longe dos buracos). Os engenheiros calibraram o 3008 para que se comportasse como um automóvel e não como um SUV típico. Apesar das rodas grandes (aro 19), o motorista não se sente montado sobre os quatro pneus, como acontece em um SUV convencional. Ao volante do 3008, não fosse a posição de dirigir elevada, ficaria fácil confundir sua tocada com a de um cupê. A calibração da direção me lembrou a do Fiat Toro, com sua relação direta. E a da suspensão me pareceu a do Audi RSQ3, com curso bastante curto para um SUV. Faltou só um pouco mais de rigidez torcional à carroceria para que o 3008 se aproximasse ainda mais de um SUV esportivo, como é o caso do RSQ3.

O 3008 traz o motor 1.6 THP, com turbo, injeção direta de gasolina e 165 cv de potência (na versão flex que equipa o sedã 408, esse motor rende 166 cv com gasolina e 173 cv com etanol). O câmbio automático de seis marchas tem opção de trocas no modo manual no volante.

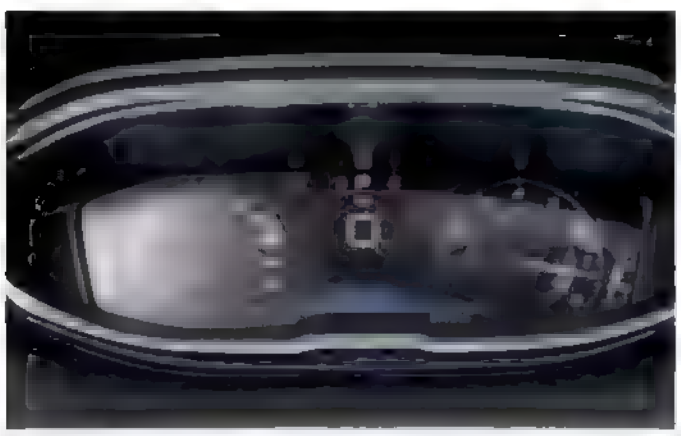
Na pista de testes, o 3008 correspondeu às expectativas criadas sobre seu comportamento, com boas marcas nas provas de desempenho. Foi de 0 a 100 km/h em 9,8 s e retomou de 60 a 100 km/h em 5,4 s – é melhor que o Compass 2.0 (166/159 cv), que fez 12,3 s e 6,8 s, respectivamente. E conseguiu isso sem fazer feio no consumo, com médias de 10,2 km/l na cidade, e 13,8 na estrada (ante 8,0 e 11,0 do Jeep). Na hora de frear, vindo a 80 km/h, precisou de 28,0 m para parar (o Compass fez 29,5 m).

Apesar de tantas virtudes, o Peugeot não é perfeito. Por um problema de aerodinâmica, a água da chuva corre pelos vidros laterais e dificulta a visibilidade dos retrovisores. Na cabine, a parte inferior do painel à esquerda do volante é de plástico duro, contrastando com o material emborrachado do restante. E, na unidade avaliada, havia peças desalinhadas, como o friso de alumínio do console (que formava um pequeno degrau na junção com a parte de plástico), e o friso cromado acima do porta-luvas não encontra com a sua continuação na porta.

No lançamento, o 3008 terá uma oferta especial: os 30 primeiros compradores ganharão um patinete elétrico da marca. A Peugeot diz que o brinde mostra o compromisso com as formas alternativas de transporte individual para o futuro. Mas, na hora de cedê-lo para teste, disse que nenhum deles havia sido importado ainda.



Cabine i-Cockpit (que envolve o motorista), câmbio joystick e comandos por teclas dão tom futurista



Conta-giros tem varredura no sentido anti-horário. Bancos de couro vêm com massageador

Há cintos de três pontos para todos. Porta-malas tem piso que se nivela com o rebatimento dos bancos

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **8,8 s**
0 a 1.000 m
31 s – 168,6 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
206 km/h*

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: **4,3 s**
0 60 a 100 km/h: **5,4 s**
0 80 a 120 km/h: **6,9 s**

CONSUMO
Urbano: **10,2 km/l**
Rodoviário: **13,8 km/l**
*DADO DE FÁBRICA

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 135.990
Motor: gas., diant., long., 4 cil., 16V, turbo, injeção direta, 1.598 cm³, 165 cv a 6.000 rpm, 24,5 m×gf 1.400 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas, diant.
Suspensão: McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.) e sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 235/50 R19
Dimensões: comprimento, 444,7 cm; largura, 190,6 cm; altura, 162,5 cm; entre-eixos, 267,5 cm; peso, 1.567 kg; tanque, 53 l

VEREDICTO

O 3008 é bonito por fora e por dentro, anda bem, gasta pouco e tem preço interessante no segmento.

★★★★½

ESCALA REDUZIDA

Como se não bastasse fazer uso da mesma plataforma, o novo XC60 empresta do XC90 o design. É ou não é a cara do irmão maior?

POR **JOAQUIM OLIVEIRA/PRESS INFORME de Barcelona (Espanha)**

Baixe o app Blippar, aponte o celular na horizontal para as páginas e veja o vídeo

O modelo abaixo é o Volvo XC60 de nova geração, mas nem parece: ele é a cara do XC90, o seu irmão maior. O lançamento da marca sueca exibe a mesma proliferação de arestas vivas, bem como as mesmas proporções de capô e cabine, porém tudo um pouco menor do que no XC90. Até a plataforma é a mesma, mas revista para servir a um SUV de medidas mais contidas.

No interior, repetição do script, com um monitor central do tipo tablet em posição vertical como protagonista absoluto. À exceção dos itens básicos e indispensáveis à condução, tudo deste SUV – assim como no XC90 – pode ser ajustado por meio dessa tela. Claro que, por conta do segmento em que atua, o XC60 não tem o mesmo refinamento encontrado em seu irmão, mas é bom que se diga: ele encara sem medo qualquer um de seus concorrentes. E olha que é uma turma da pesada: Mercedes GLC, Audi Q5 e Alfa Romeo Stelvio.

Mas, se no acabamento o estreante sabe se defender, o mesmo não pode ser dito quando o assunto é habitar essa cabine. O GLC e o Q5 oferecem claramente mais largura e altura. Já o Stelvio, que não tem previsão para vir ao Brasil, tem mais espaço para pernas, sobretudo no banco traseiro. Espaço para cinco pessoas com conforto, cabe destacar, nenhum dos citados tem. Além das medidas econômicas na altura dos ombros, todos têm o túnel central traseiro bastante proeminente. Mesmo comparando as quotas de habitabilidade com a sua geração anterior, este novo XC60 não tem muito do que se gabar: é similar em espaço para pernas na frente e atrás, mas perde em altura atrás e em largura nas duas linhas de bancos.

O porta-malas, de 380 litros, é um dos menores do segmento, mas o

Led nos faróis com design do martelo do Thor: nova assinatura de estilo da Volvo

acesso é facilitado pelo sistema que, ao toque de um botão, esvazia a mola pneumática da suspensão traseira, deixando o assoalho do compartimento de bagagens mais perto do chão, para facilitar a colocação e a retirada de objetos pesados.

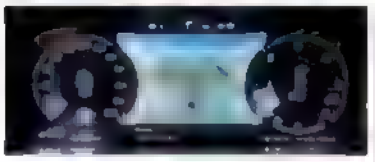
Ao já extenso arsenal de equipamento de assistência ao condutor a Volvo acrescentou neste XC60 três novos sistemas, sempre relacionados com a intervenção automática da direção de forma a evitar um acidente – ou ao menos diminuir as suas consequências. São elas: ajuste de pressão aplicada nos freios em manobras de esquiva entre 50 e 100 km/h; correção de trajetoria (entre 60 e 140 km/h) caso o veículo esteja em mudança involuntária de faixa e em colisão de rota; e alerta de colisão lateral com veículos em ponto cego dos retrovisores externos.

O XC60 terá em sua gama o bom motor T6 de 320 cv e o T5 de 254 cv. Além do turbo (presente nas duas versões), o T6 possui o auxílio de um compressor como uma segunda fonte de sobrealimentação. Em nossa avaliação, dirigimos o D5 (4x4 a diesel, de 235 cv), a única versão que a Volvo disponibilizou para o test-drive.

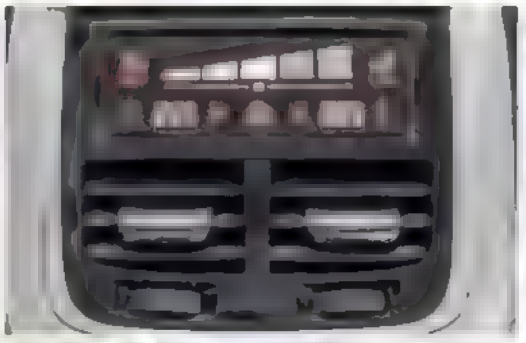
Se o conforto de rolamento já é um fato em qualquer Volvo, neste XC60 com suspensão pneumática parece que estamos dirigindo sobre algodão-doce, ainda que as rodas sejam aro 20 e o modo Dynamic (o mais esportivo) esteja ativado. Aliás, na estrada, esse é o ajuste mais indicado, pois no Comfort a direção fica leve a ponto de não conseguir comunicar ao motorista como pneus e asfalto estão se relacionando. Com 12 cm a menos de entre-eixos e 200 kg mais leve que o XC90, o XC60 demonstra mais agilidade em contorno de curva.

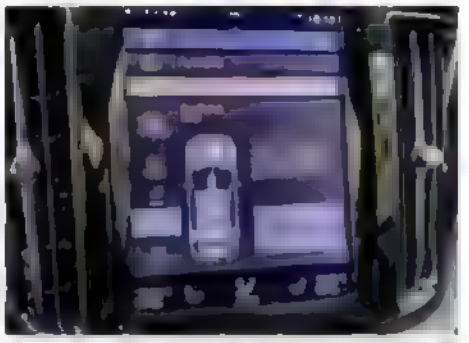
A suspensão a ar ajusta-se automaticamente ao aumento de velocidade, baixando até 2 cm a altura ao solo, melhorando a estabilidade, a aerodinâmica e, lógico, o consumo. Em modo Off-road, é possível fazer uma trilha moderada. A suspensão, então, sobe 4 cm em relação à altura-padrão (209 mm). Centrais de câmbio e motor, por sua vez, bloqueiam a embreagem central para distribuir o torque pelos eixos dianteiro e traseiro. O acelerador fica menos sensível, a direção ganha mais assistência e o freio-motor se torna mais presente.

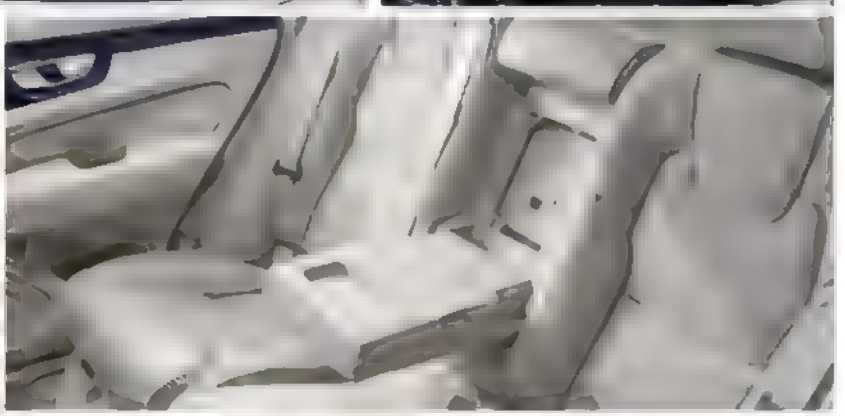
Mesmo não sendo o motor que virá ao Brasil, vale o registro: a versão D5 responde bem logo acima das 1.500 rpm, embora fique bom mesmo entre 2.000 e 3.500 rpm. Mas, como o D5 demora a chegar (só estreia na segunda metade de 2018), o que nos interessa agora é a versão T5, já em pré-venda nas opções Momentum (R$ 235.950), Inscription (R$ 256.950) e R-Design (R$ 266.950), com entregas previstas para o segundo semestre. E é aqui que você percebe que o XC60 não é igual ao XC90 em tudo. Afinal, o novo modelo custa cerca de R$ 130.000 a menos que seu irmão maior.



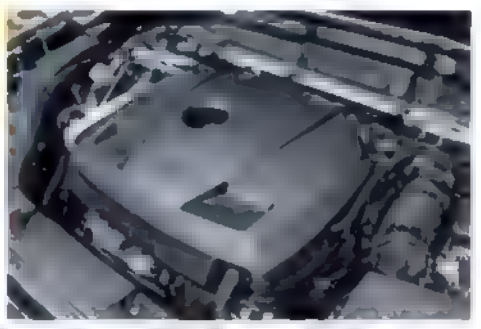
Mundo digital: telas estão por todo o painel. Quem viaja atrás tem ar-condicionado individual e bancos com aquecimento







Piloto tem volante de boa pegada. Atrás, um terceiro passageiro torna a viagem desconfortável para todos



Porta-malas: piso elevado e volume interno entre 380 litros e 1.270 litros. Motor D5: diesel e 235 cv

FICHA TÉCNICA

Volvo XC60 D5
Preço: 50 000 euros (estimado)
Motor: diesel, diant., transv., 4 cil. em linha, 1 969 cm³, 16V, 82 x 93,2 mm, 15,8:1, 235 cv a 4 000 rpm, 49 mkgf a 1.750 rpm
Câmbio: aut., 8 marchas, tração 4x4
Suspensão: triângulos duplos sobrepostos (diant.), multilink (tras.). Opção de sistema pneumático com amortecedores ajustáveis
Freios: discos ventilados
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 255/45 R20
Dimensões: comp., 468,8 cm, largura, 190,2 cm, altura, 165,8 cm; entre eixos, 286,5 cm, peso, 1.814 kg; tanque, 71 l, porta-malas, 380 l
***Desempenho:** 0 a 100 km/h em 7,2 s, velocidade máxima, 220 km/h

*Todos de fábrica

VEREDICTO

Personalidade não é o forte do XC60. Por outro lado, ao copiar o XC90, ele ganhou presença e estilo em relação à geração anterior.

AUTO ELÉTRICO

Andamos no Bolt, o carro que a GM criou para mostrar ao mundo que também está preocupada com o futuro do planeta. Bom de autonomia, ele permite até pequenas viagens, algo impensável na maioria dos rivais

POR **PÉRICLES MALHEIROS, de Detroit (EUA)**

Baixe o app Blippar, aponte o celular na horizontal para as páginas e veja o vídeo

Recarga rápida de 30 minutos garante uma rodagem de 145 km

O consumidor norte-americano é famoso pelo exagero na hora de comprar carro. Em geral, o pensamento é simples: quanto maior, melhor. Picapes, SUVs e sedãs grandalhões determinam a largura das faixas e das vagas de estacionamento, sempre gigantescas. Mas, aos poucos, eles vêm mudando essa relação de consumo. Estados como o da Califórnia contam com uma eficaz política de incentivo à compra de carros menos poluentes, como híbridos e elétricos. E são justamente esses modelos o passaporte para o futuro da indústria automotiva. É mais ou menos esse o papel do Bolt dentro da GM.

Fomos até Detroit, em Michigan, nos Estados Unidos, para avaliar o modelo cuja relevância para a marca vai muito além da pretensão das vendas. "Claro que esperamos uma boa receptividade do consumidor, mas a função real do Bolt é projetar o que a marca tem a oferecer em termos de carros de um futuro próximo, que são os híbridos (como o Volt) e os elétricos (como o próprio Bolt).

O primeiro choque (com o perdão do trocadilho), vem com o design. Com apenas 4,17 m de comprimento, o Bolt parece um Honda Fit anabolizado, com porte semelhante ao do Kia Soul. Diferentemente do Volt, seu irmão híbrido, o Bolt tem linhas discretas, sem elementos exagerados que comumente são vistos em carros ecofriendly (amigos da natureza), como é o caso do Toyota Prius, o mais famoso dessa turma. Na dianteira, a equipe de design pegou leve: para não intimidar o cliente, algumas partes pretas ocupam o lugar que seria das grades em um carro com motor a combustão. A tomada de ar, de fato, ocupa apenas uma pequena porção do para-choque, uma vez que o sistema de arrefecimento (a líquido) das baterias é bem menos complexo do que o de um motor convencional.

A tampa do sistema de "abastecimento" no para-lama dianteiro lembra a que dava acesso ao tanquinho de partida a frio do antigo Fit. Mas no Bolt ela protege os plugues do sistema de recarga. E por falar em recarga...

O sistema de baterias de lítio tem capacidade máxima de 60 kWh e é composto por 288 células divididas em três conjuntos, todos dispostos abaixo do assoalho da cabine. Pelo equivalente a R$ 2.500, o comprador leva um kit de recarga rápida, com preparação do próprio carro e uso de um plugue especial. Com ele, uma recarga de apenas 30 minutos garante energia suficiente para rodar 145 km. Segundo a marca, completar uma bateria do zero em uma tomada conven-

cional de 220 V demora pouco mais de nove horas, ou seja, enquanto você dorme, seu Bolt recarrega completamente suas energias na garagem. Isso feito, surge o grande trunfo do Bolt: a boa autonomia de 383 km. Claro que esse número varia em função do estilo de condução, e condições de uso, clima e topografia, mas também é verdade que o número foi obtido segundo o teste-padrão americano, assim como os rivais Focus Electric (apenas 122 km) e o Nissan Leaf (172 km).

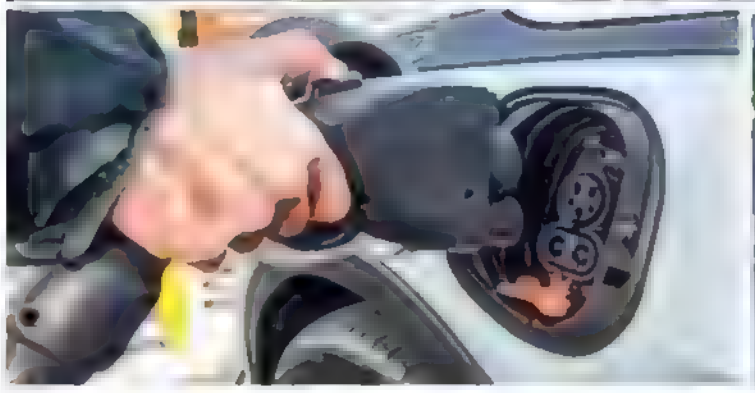
A GM liberou para a nossa avaliação uma versão top do Bolt, Premier, com todos os opcionais, de US$ 43.510 (cerca de R$ 143.000 em conversão direta). Mas desconsidere esse valor, pois em muitos estados americanos, a lei de incentivo concede descontos relevantes (de quase 20%) para híbridos e elétricos. Na Califórnia, por exemplo, o Bolt básico (LT, de US$ 37.495, ou R$ 123.750) sai por US$ 29.995, ou R$ 98.980. Ainda é caro, afinal um Cruze top de linha sai por US$ 24.350, ou R$ 80.350. E para um consumidor acostumado com modelos gigantes, pesados e com beberrões motores V8, um sedã compacto, peso pena e com um eficiente 1.4 turbo como o Cruze já parece ser uma opção de carro ecofriendly.

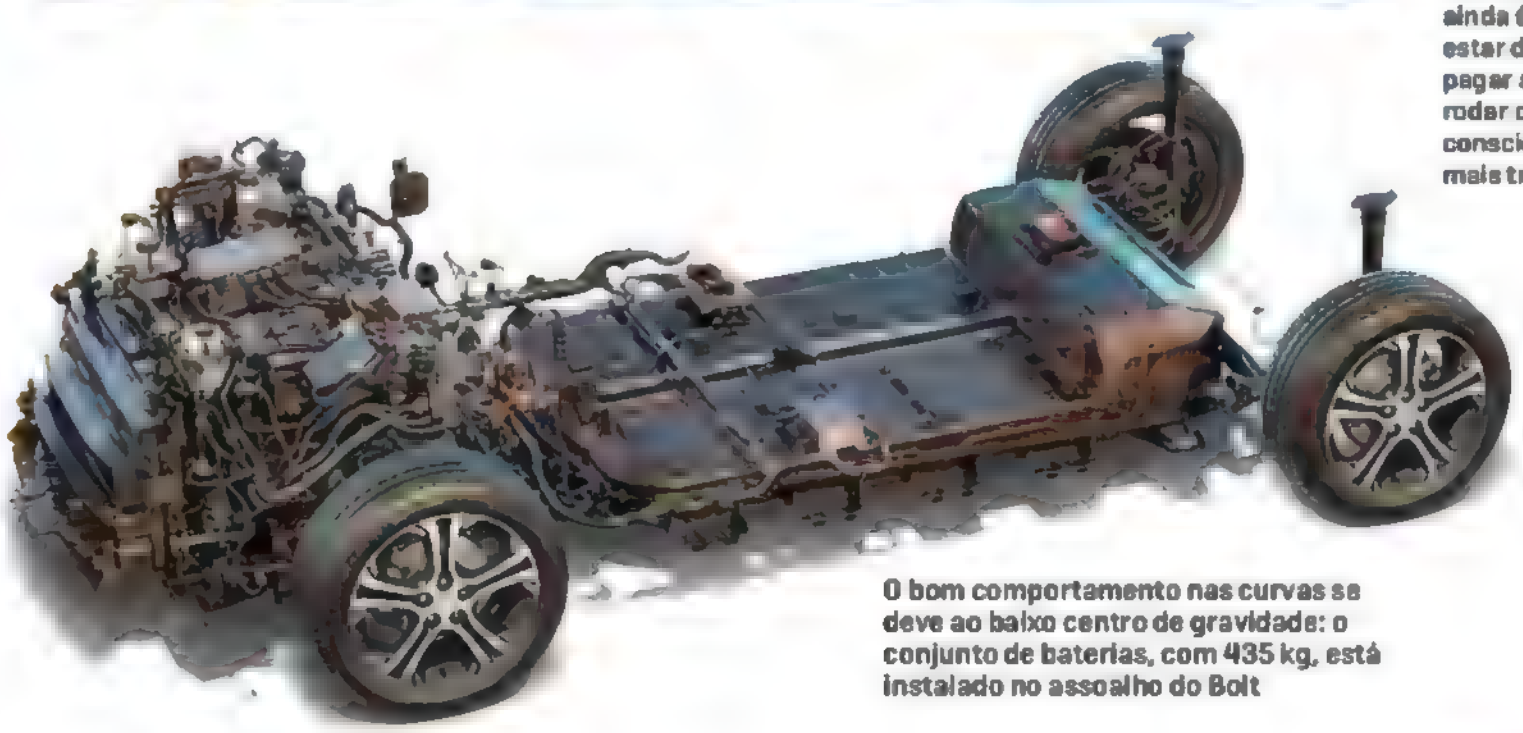
Mas a despeito do que o americano acha do Bolt, nós fomos até Detroit para tirar as nossas impressões do elétrico que começa a chegar a toda a rede Chevrolet nos EUA. Até no sistema multimídia, o elétrico inova: de maneira fora do convencional, ele não tem um sistema nativo de GPS. Faz sentido, afinal seus potenciais donos são conectados e em sua enorme maioria vão preferir ser guiados pelo navegador do celular, conectado à central via Apple CarPlay ou Android Auto. Ao volante, o Bolt empolga com respostas instantâneas do acelerador e não chega a ser incomodamente arisco. Seu sistema de freio regenerativo também introduz uma novidade. Além de poder ser inibido, permite ao piloto aumentar a força de frenagem em paradas longas por meio de uma borboleta atrás do volante, no lado esquerdo, ampliando a quantidade de energia (convertida de cinética para elétrica) enviada para as baterias. Mas o Bolt seria um carro sem graça, se tudo nele fosse racional. O retrovisor interno é um grande barato. Seu espelho interno encobre uma tela capaz de exibir as imagens captadas por uma câmera na traseira. Uma vez ativado, o motorista vê um ângulo mais aberto do que se passa atrás, sem a interferência de eventuais passageiros do banco traseiro.

Segundo uma fonte ligada à GM, a vinda do Bolt para o Brasil está completamente descartada: "Custaria o mesmo que um Camaro (R$ 310.000), o que inviabilizaria a venda". Ainda que distante da maioria dos americanos e inatingível para os brasileiros, não há como negar: o Bolt, com sua autonomia campeã, vai deixar muita gente ligada nele.

Meio hatch, meio minivan, o Bolt lembra um Fit avantajado

Bolt Premier: espelho com câmera, bancos dianteiros e traseiros aquecidos, câmera 360 graus e dez airbags





O bom comportamento nas curvas se deve ao baixo centro de gravidade: o conjunto de baterias, com 435 kg, está instalado no assoalho do Bolt

FICHA TÉCNICA

Preço: US$ 43.510
Motor: elétrico, 200 cv (150 kW), 36,8 mkgf (360 Nm), baterias de íons de lítio, 60 kWh, 3 conjuntos com 96 células
Câmbio: transmissão direta, diant.
Suspensão: independente, McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.) e disco sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: alumínio, 215/50 R17
Dimensões: comprimento, 416,6 cm; largura, 176,5 cm; altura, 159,5 cm; entre-eixos, 309,6 cm; peso das baterias, 435 kg; peso do carro, 1.616 kg; porta-malas, 478 l
Desempenho: 0 a 100 km/h em 7 s; autonomia de 383 km (dados de fábrica)

VEREDICTO

Com autonomia mais próxima do cotidiano do consumidor, o Bolt é uma alternativa elétrica real – mas ainda é preciso estar disposto a pagar alto para rodar com a consciência mais tranquila.

Raciocínio lógico

O pequeno Nash Rambler conquistou mercado sem ocupar muito espaço nas garagens

POR FELIPE BITU

FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Rodas dianteiras parcialmente cobertas limitavam as manobras

Quando o Nash Rambler foi apresentado, em 1950, o mercado americano estava tomado por carros enormes. Design era uma prioridade e os traços sedutores dos estilistas Harley Earl (GM), Virgil Exner (Chrysler) e George Walker (Ford) estavam por todo lado. O público queria só o melhor e também o maior.

Por essa razão, um carro de duas portas, com apenas 4,47 m de comprimento e projeto do engenheiro finlandês Nils Erik Wahlberg, parecia um devaneio. No entanto, o presidente da Nash, George W. Mason, estava convencido de que os Estados Unidos precisavam de um carro para percursos urbanos ou para tomar o lugar de segundo veículo da família. Foi assim que Mason e Wahlberg tocaram a ousada empreitada.

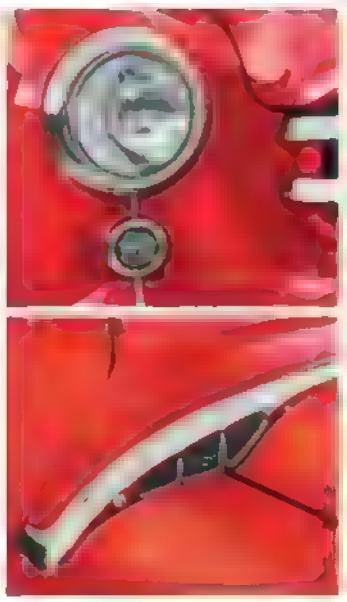
Na verdade, havia outro complicador: o Rambler era pequeno e não custava barato. Ele estreou na versão Landau, com linhas assinadas por Battista "Pinin" Farina e capota retrátil de acionamento elétrico, o que fazia dele um conversível.

O motor de seis cilindros, 2,8 litros e 82 cv era ajudado pelo baixo peso (1.100 kg) e pelo estilo aerodinâmico Airflyte, com rodas parcialmente cobertas. Trazia de série os opcionais dos concorrentes: pneus faixa branca, calotas, rádio AM Motorola e o renomado ar-condicionado Weather Eye. O overdrive opcional garantia consumo de 10 a 12 km/l.

Era um carro ágil, mas não um primor em estabilidade: o acerto da suspensão era voltado ao conforto, e a ausência de barras estabilizadoras aumentava a rolagem da carroceria. Com apenas 2,54 m entre os eixos, seu interior acomodava bem quatro adultos, mas o porta-malas carregava pouca coisa além do estepe e do espaço destinado à capota retraída.

A família cresceu com a adição do cupê Country Club e da perua – esta responsável pela maior parte da produção do Rambler, que totalizou mais de 11.000 unidades em seu ano de estreia. O sucesso só não foi maior porque desde a Segunda Guerra Mundial o governo racionava matérias-primas, como o aço. A distribuição era feita aos fabricantes de acordo com sua participação no mercado.

Em seu segmento, o Rambler só vendeu menos que o Henry J, um compacto produzido pela Kaiser-Frazer. Para manter a liderança, foi



Dimensões contidas e elementos de estilo não encontrados em modelos tradicionais tornavam o Rambler um carro de personalidade própria e inconfundível

FICHA TÉCNICA

Nash Rambler 1950
Motor: 6 cilindros em linha, 2,8 litros, 82 cv a 3 600 rpm, 19,1 mkgf a 1.600 rpm
Câmbio: manual de 3 marchas
Dimensões: comprimento, 447 cm; largura, 186 cm; altura, 154 cm; entre-eixos, 254 cm; peso, 1.100 kg

reestilizado em 1953, adotando novos motores de 3 litros (86 cv) e 3,2 (91 cv), este último com transmissão automática Hydra Matic da GM.

O Rambler ia relativamente bem, mas a pequena Nash acabou prejudicada por dois fatores: o racionamento do aço durante a Guerra da Coreia e a ferrenha disputa travada entre Ford e GM na primeira metade da década.

As gigantes derrubaram seus preços, levando os fabricantes independentes a se unirem. Em 1954, a Packard adquiriu a Studebaker e a Nash fundiu-se à Hudson, dando origem à American Motors Corporation. A primeira estratégia da nova empresa foi baratear o Rambler, mas o modelo acabou sendo descontinuado. Ele só tornaria ao mercado em 1958, mas como Rambler American.

Conversível tinha capota com acionamento elétrico

Risco de extinção

O excelente Tempra turbinado foi vítima de abuso pelos donos. Isso quase lhe custou a fama

POR FELIPE BITU FOTOS XICO BUNY

Turbo exclusivo no Brasil, à altura do Lancia Dedra e Alfa Romeo 155

Até o final dos anos 80, um estigma pairava sobre os Fiat fabricados no Brasil. Modelos como o 147 e o Uno eram lembrados pelo câmbio de engates duros, e por exigirem conhecimentos específicos na manutenção, problemas que renderam uma injusta percepção. A imagem da casa de Turim mudaria completamente em 1995, com a chegada do Tempra Stile.

Apresentado em 1991, o Tempra foi o primeiro modelo ítalo-mineiro a sepultar a má fama da transmissão, com engates macios e precisos. Compartilhado com a Lancia desde 1966, o motor Bialbero Lampredi trazia duplo comando de válvulas, evidenciando o degrau entre o Tempra e projetos defasados como o do Monza, Santana e Versailles.

Aquele bloco só faltava desempenho, pois o quatro-cilindros de 2 litros era limitado a 99 cv e 16,4 mkgf. Em 1993, veio o cabeçote com quatro válvulas por cilindro, primazia nacional. Os 127 cv o levavam aos 191,5 km/h e o 0 a 100 km/h era feito em 10,54 s.

O Fiat tinha freios a disco nas quatro rodas e rivalizava com o Omega CD 3.0 pelo posto de carro nacional mais moderno e completo.

O Stile mudou a imagem da Fiat ao garantir a supremacia do Tempra. O Bialbero Lampredi de oito válvulas passou a ser sobrealimentado com um turbo Garrett T3, com resfriador de ar e injeção eletrônica. Seu desenvolvimento levou cerca de 18 meses e contou com a ajuda de engenheiros italianos para adequá-lo à qualidade da gasolina brasileira. Comparado ao Tempra 16V, o Stile tinha freios readequados aos novos números de torque e potência. E só: a eletrônica se resumia ao ABS (opcional) e não havia nem sombra dos controles de tração e estabilidade, exigindo certa habilidade para domá-lo logo que o ponteiro do manômetro de pressão do turbo chegava à escala vermelha.

A suspensão era readequada ao desempenho: molas e amortecedores com maior carga, barras estabilizadoras mais grossas e cambagem negativa das rodas dianteiras para conter a fúria do turbocompressor. Seu comportamento era típico dos turbinados: pacato em baixas rotações e explosivo a partir das 3.000 rpm.

O câmbio ficava ainda melhor com a substituição do comando a varão

FICHA TÉCNICA

Tempra Stile 1995
Motor: transv., 4 cil. em linha, 1 995 cm³, comando de válvulas duplo, inj. eletrônica, 165 cv a 5 250 rpm, 26,5 mkgf a 3 000 rpm
Câmbio: manual de 5 marchas, tração dianteira
Dimensões: comprimento, 435 cm; largura, 169 cm; altura, 145 cm; entre-eixos, 254 cm; peso, 1.275 kg

Interior desenhado por Franco Mantegazza. O quatro-cilindros era uma evolução de motor dos anos 60

por cabos de aço e embreagem de acionamento hidráulico – um sinal evidente de modernidade. Apesar do atraso na resposta, o assobio característico da turbina soprando a 0,8 kg/cm² era o prenúncio dos repentinos 26,5 mkgf de torque. Com 165 cv, ele perdia apenas para o irmão Tempra Turbo em números absolutos.

Enquanto o cupê ia a 212,8 km/h e acelerava de 0 a 100 km/h em 8,23 s, o Stile apresentava um desempenho ligeiramente mais discreto: 210,9 km/h de velocidade máxima e 9,0 s na prova de aceleração.

Mas era o suficiente para que os proprietários provocassem os Audi, Mercedes, BMW e outros importados pelas estradas. Outra vantagem da sobrealimentação eram as excelentes médias de consumo: o alto desempenho vinha acompanhado de um consumo médio de 8,9 km/l na cidade e 12,6 km/l na estrada. Era mais econômico que o Tempra 8V (8,7 km/l na cidade e 10,7 km/l na estrada) e que o Tempra 16V (8,5 e 11,61 km/l em ambos os regimes de trabalho).

Completo, o painel monitorava a pressão e a temperatura do óleo lubrificante, trazendo ainda check control e computador de bordo. Entre os opcionais, estavam o sistema de ar-condicionado (digital), bancos dianteiros elétricos, toca-CD e revestimento de couro nos bancos e aro do volante.

Nas fotos está o Stile 1995 do paulistano Victor Souza: "É um dos poucos que restaram com a injeção original Bosch, que não tem peças de reposição". A opinião é compartilhada por Luiz Fernando Rodrigues, fundador do Tempra Clube: "Era um prazer comprar peças que vinham em embalagens da Lancia". Mas Rodrigues faz uma ressalva sobre os donos: "O carro não dava manutenção, mas muitos aumentavam a pressão do turbo para queimar etanol. Por isso os Stile foram quase extintos".

O Stile 1996 recebeu faróis com duplo refletor e novas lanternas traseiras. Em 1997, ele foi rebatizado Turbo Stile, com rodas aro 15, pneus 195/55 e bancos de couro bege.

Saiu de linha sem receber as atualizações do Tempra 1998, mas foi sucedido pelo Marea Turbo em 1999. Desde então, a Fiat deixou de ser sinônimo de carrinhos pequenos com transmissão dura. 4R

OS JOGOS JÁ COMEÇARAM

ACELERE PRA BANCA E GARANTA SEU ÁLBUM OFICIAL

ÁLBUM OFICIAL DO CAMPEONATO BRASILEIRO 2017
SÉRIES A E B

Figurinhas especiais metalizadas

É NOVIDADE QUE NÃO ACABA MAIS!
Fique ligado no site TORCIDA PANINI para saber tudo sobre os novos aplicativos da Panini e sobre a PROMOÇÃO RÚSSIA 2018.

App Store Google play

JÁ NAS BANCAS

TEM FUTEBOL TEM PANINI

PANINI

VAGAS ILIMITADAS

Sensores nos para-choques, câmeras por todos os lados e até um sistema que procura a vaga ideal. Quem não gosta de uma ajuda na hora de manobrar o carro, não é mesmo? Pág. 86

CRETA
NA PISTA, COM NÚMEROS IGUAIS AOS DO CARRO DE TESTE DA FÁBRICA
Pág. 88

KICKS
O QUE A NACIONALIZAÇÃO DO SUV TROUXE DE BOM E DE RUIM
Pág. 89

MOBI
PRESTES A SE DESPEDIR DA FROTA, UMA VISITA AO NOSSO CAMPO DE PROVAS
Pág. 90

CRUZE
LAVAGEM MAL FEITA TEM SEUS RISCOS. E NÃO SÃO POUCOS
Pág. 91

NAS PARADAS DE SUCESSO

FIAT MOBI

Para um modelo que está entre os carros mais baratos do Brasil, até que o Mobi se defende bem no que se refere à facilidade de manobra. Se a traseira curta [1] lhe rende críticas pelo porta-malas pequeno, na hora de estacionar ela se torna uma grande aliada. Os sensores no para-choque traseiro [2] são os responsáveis pelos alertas sonoros. Ao engatar a ré, o espelho direito aponta para o chão [3].

Espelho direito com inclinação automática evita os raladas da roda

Além do alerta sonoro, um sistema gráfico seria bem-vindo

O sistema de visão 360 graus [1] é o destaque do Kicks. Na manobra, o motorista pode escolher entre dois tipos de visualização [2]. Na traseira, são apenas três sensores [3], enquanto o Cruze tem seis. Mas todos são capazes de detectar movimento no ambiente, reduzindo o risco de atropelamento. A câmera frontal [4] ajuda em vagas curtas, onde é preciso parar coladinho na parede ou em outro carro.

Visão 360 graus faz parecer que há uma só câmera acima do Kicks

Lente das quatro câmeras sujam com muita facilidade

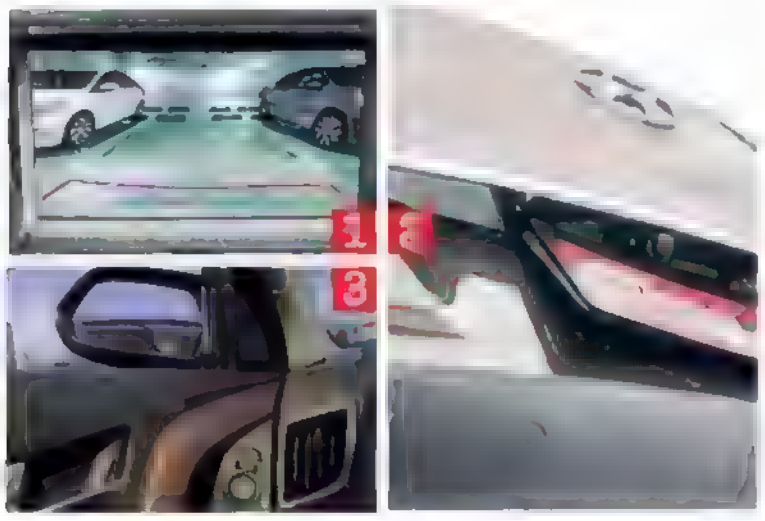
Motivo de tensão para muitos, estacionar o carro tem ficado cada vez mais fácil com o auxílio da tecnologia. Os quatro modelos da nossa frota são uma prova disso: todos eles têm um ou mais dispositivos de ajuda em manobra

HYUNDAI CRETA

A tela [1] tem boa definição e as linhas ativas se movem em função do ângulo do volante, indicando ao motorista o caminho a ser percorrido. A câmera traseira fica sob a moldura da placa. Os sensores traseiros [2] têm visual discreto, mas a ausência deles na dianteira é sentida quando é preciso se aproximar do veículo à frente. Em vagas apertadas, a ajuda vem do rebatimento elétrico dos retrovisores [3].

Bem posicionada, a lente da câmera não suja com facilidade

Para uma versão top de linha, faltam sensores na dianteira



CHEVROLET CRUZE

Se você é um motorista assumidamente avesso às manobras, o Cruze vai conquistá-lo. Ao toque de um botão [1], ele procura uma vaga que o comporte, seja ela paralela [2] ou perpendicular [3] e passa a lhe dar as instruções para parar e andar. Enquanto isso, o volante vira sozinho de um lado para o outro, até finalizar a manobra. Você não precisa (e nem pode) colocar as mãos no volante [4].

Em nossos testes, o Cruze sempre ficou centralizado na vaga

Ao contrário do sistema da VW, o do Cruze não retira o carro da vaga

Instrumentado, Creta encara o teste de estreia em Limeira (SP)

CRETA
6.787 km

CONSUMO

No mês: 9,3 km/l com 24,1 % de rodagem na cidade
Desde jun/17: 9,3 km/l com 24,1 % de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 2.690

FICHA TÉCNICA

Versão: Prestige 2.0 16V
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 1.999 cm³, 16V, 166/156 cv a 5.600 rpm, 20,5/19,1 mkgf a 4.700 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas

ESPELHO, ESPELHO MEU

Nosso Creta é submetido ao primeiro teste e sai do campo de provas com uma ficha gêmea à do Creta avaliado em fevereiro

O Creta é o primeiro modelo da frota atual a ter a gasolina como único combustível a ser utilizado ao longo dos 60.000 km, alinhando o Longa Duração aos testes e comparativos da revista. E essa mudança já permite compará-lo com o Creta cedido pela Hyundai e testado na edição de fevereiro. As provas de aceleração de 0 a 100 km/h (10,8 s), 0 a 1.000 metros (32,1 s), retomadas de velocidade de 60 a 100 km/h (5,8 s) e de 80 a 120 km/h (7,4 s) e até a de aferição do velocímetro a 100 km/h (98,7 km/h) foram absolutamente idênticas – nas demais, a variação foi sempre muito pequena.

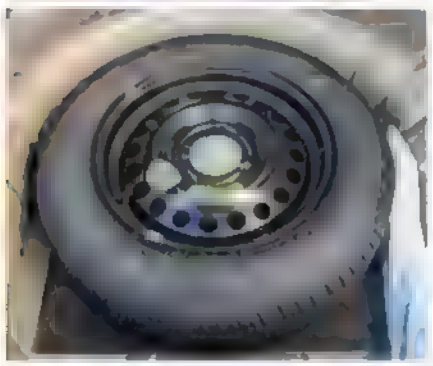
Além do teste inaugural, o Creta fez uma visita não programada à rede autorizada. Nada grave, apenas para sanar um ruído interno, vindo da parte traseira, regular o facho dos faróis e ajustar as portas, que só fechavam com uma pancada muito forte. Após um dia parado na concessionária Caoa-Caetano Alvares, em São Paulo, retiramos o nosso SUV. "Removemos a cobertura plástica interna da tampa do porta-malas e aplicamos espuma nos cabos elétricos do sistema de limpador. Eram eles que vibravam durante a rodagem. Também ajustamos os faróis e as portas", disse o consultor técnico ao devolver nosso Creta. O ruído sumiu e os faróis não ofuscam mais os outros motoristas, mas as portas seguem muito difíceis de fechar.

No uso, digamos, regular, o SUV da Hyundai começa a render comentários. O repórter Henrique Rodriguez disse: "O porta-malas tem um bom volume, mas suas dimensões não comportaram a cadeira de rodas da minha avó. Deitada, impedia o fechamento da tampa. Em pé, exigia uma inclinação que atrapalhava os ocupantes do banco traseiro".

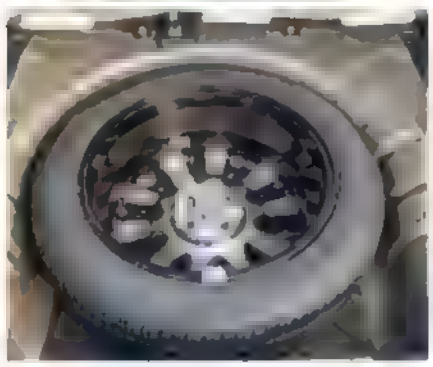
TESTE

	1.021 km
0 a 100 km/h (s)	10,8
0 40 a 60 km/h (s)	4,5
0 60 a 100 km/h (s)	5,8
0 80 a 120 km/h (s)	7,4
80 km/h a 0 (m)	15,8
80 km/h a 0 (m)	29
120 km/h a 0 (m)	65,9
Consumo urb./rod. (km/l)	8,7 / 12,7

TESTES COM GASOLINA



Fabricado no Rio de Janeiro, o Kicks nacional tem tampão inteiriço, rebatimento elétrico dos retrovisores e estepe com roda de aço e pneu de emergência



Nosso Kicks veio do México e tem tampão articulado, mas os espelhos só se dobram manualmente. Por outro lado, no estepe, a roda é de liga e igual às demais

NISSAN KICKS
45.002 km

CONSUMO

No mês: 8,4 km/l com 30,2% de rodagem na cidade
Desde set/16: 8,2 km/l com 24,9% de rodagem na cidade
Combustível: flex (etanol)

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1.475

FICHA TÉCNICA

Versão: SL 1.6 16V
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 1.598 cm³, 16V, 114 cv a 5.600 rpm, 15,5 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: automático, CVT

JOGO DOS SETE ERROS

Agora fabricado no Brasil, o Kicks exibe diferenças em relação às unidades vendidas desde o lançamento, como o da nossa frota, produzido no México

Levou quase um ano para o Kicks conseguir a cidadania brasileira. Agora produzido em Resende (RJ), o SUV ganhou uma versão de entrada (a S, vendida por R$ 70.500 com câmbio manual) e algumas mudanças. Por isso, aproveitamos a ocasião para comparar o Kicks SL nacional (que custa R$ 94.900) com o Kicks SL mexicano da nossa frota.

Externamente, o brasileiro é identificado só pelas maçanetas cromadas e pelo logotipo XTronic CVT atrás. Antes oferecidos de fábrica, os faróis com leds viraram opcionais. O interior ganhou uma nova luz de cortesia e a central multimídia herdada do Sentra foi trocada pela que equipa o March. A Nissan dispensou o verniz na pintura da parte interna das portas, do cofre do motor e do porta-malas, cujo tampão bipartido foi trocado por um inteiriço. Lá dentro, o estepe com roda de liga aro 17 e pneu idêntico ao conjunto de rodagem deu lugar a uma roda de emergência, de aço, aro 15 e com pneu estreito. Segundo a marca, a mudança se deve à alta incidência de furtos do pneu sobressalente (que fica guardado dentro do porta-malas) – mas o enxugamento de custos também falou alto.

O Kicks nacional não sofreu apenas baixas. Os retrovisores têm rebatimento elétrico e há ainda um pacote de opcionais, de R$ 2.400, com alerta de colisão, sistema de frenagem de emergência e faróis com leds (estéticos, sem a função de DRL).

O acabamento, isento de rebarbas ou peças mal encaixadas, permanece elogiável. Notamos também que o barulho de fechamento das portas parece mais baixo – embora isso possa ser explicado pela idade do nosso SUV. Em última análise, o Kicks brasileiro (felizmente) não deve nada para seu irmão hispânico.

Mobi, em sua última visita ao campo de provas

FIAT MOBI
60.257 km

CONSUMO

No mês: 10,1 km/l com 26,2% de rodagem na cidade
Desde jul/16: 10 km/l com 24% de rodagem na cidade
Combustível: flex (etanol)

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1.601

FICHA TÉCNICA

Versão: Like On 1.0
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 999 cm³, 8V, 75/73 cv a 6.250 rpm, 9,9/9,5 mkgf a 3.850 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas

CÁLCULO DA APOSENTADORIA

Mobi repete o ato realizado aos 1.000 km e, agora com 60.000 km, volta à nossa pista de testes. É hora de comparar os resultados

Aqui no Longa Duração as regras da aposentadoria permanecem iguais: ao chegar aos 60.000 km, o carro volta ao nosso campo de provas, em Limeira (SP), para uma bateria completa de testes dinâmicos, idêntica à que é realizada na fase inicial da jornada, assim que são superados os primeiros 1.000 km. "A comparação dos resultados desses dois testes pode nos indicar eventuais pontos de maior atenção durante o desmonte, que é feito logo que o carro retorna da pista, na Fukuda Motorcenter, oficina do nosso consultor Fabio Fukuda", explica o editor Péricles Malheiros.

No caso do Mobi, as duas passagens pela pista revelaram grandes variações apenas nas provas de frenagem. Mas, ao contrário do que normalmente ocorre, os resultados foram melhores aos 60.000 km. "É possível que as pastilhas tenham assentado melhor nos discos após os 1.000 km iniciais", analisa Fukuda. "Também é preciso considerar que o Mobi teve pneus trocados no decorrer do teste, em decorrência de buracos", lembra Péricles.

Nas demais provas, empate técnico, com diferença de apenas 0,2 segundo no 0 a 100 km/h (17,5 s no primeiro teste e 17,3 s no segundo). Até nos 1.000 metros os resultados foram praticamente iguais: aceleração em 38,1 s/38,2 s e velocidade de 131,2 km/h / 131,3 km/h.

Na retomada de velocidade de 40 a 80 km/h, realizada em terceira marcha, a menor diferença entre os testes: apenas 0,02 segundo (10,60 s aos 1.000 km e 10,58 s aos 60.000 km).

Nas medições de consumo de combustível, mais paridade. Em simulação urbana, deu 8,7/8,8 km/l; na rodoviária, 11,4/11,9 km/l.

TESTE

	1.035 km	60.024 km
0 a 100 km/h (s)	17,5	17,3
3ª 40 a 80 km/h (s)	10,6	10,6
4ª 60 a 100 km/h (s)	18,7	17,9
5ª 80 a 120 km/h (s)	35	33,8
60 km/h a 0 (m)	17,4	16,8
80 km/h a 0 (m)	28,8	28,4
120 km/h a 0 (m)	70,2	66,3
Consumo urb./rod. (km/l)	8,7 / 11,4	8,8 / 11,9

No Cesvi, técnicos analisam a pintura do Cruze

GM CRUZE
39.491 km

CONSUMO
No mês: 7,7 km/l com 48,3% de rodagem na cidade
Desde out/16: 8,4 km/l com 23,1% de rodagem na cidade
Combustível: flex (etanol)

GASTOS NO MÊS
Combustível: R$ 906

FICHA TÉCNICA
Versão: LTZ 1.4T
Motor: 4 cil., diant., transv., 1.399 cm³, 16V, 153/150 cv a 5.200/5.600 rpm, 25,5/24 mkgf a 2.000/2.100 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas

VÍTIMA DE MAUS-TRATOS

Especialistas analisam o Cruze: a pintura, ao contrário do que achávamos, não é frágil. Uma lavagem relapsa é a grande suspeita

O comentário era geral: "Nossa, como o Cruze está com a pintura riscada", "Poxa, ele é o carro com o pior aspecto da frota. Será que essa pintura é mais frágil?". Não suportamos mais o (nosso próprio) falatório e saímos em busca de respostas.

No Cesvi (Centro de Experimentação e Segurança Viária), o sedã foi meticulosamente analisado pelo técnico especializado em reparação automotiva Alessandro Rubio, que concluiu: "Encontramos impurezas no verniz e escorrimento de tinta, sobretudo na dianteira do capô. Mas nada que tenha relação com os riscos. Para uma resposta definitiva, seria preciso um processo de lixamento de uma parte da carroceria para observação das camadas aplicadas e obtenção de material para análise em laboratório". Obviamente, não é o caso, já que isso comprometeria a originalidade do carro.

Partimos, então, para um bate-papo com Fernando Teixeira, especialista em lavagem técnica – um car detailer, profissional cada vez mais procurado por colecionadores e entusiastas dispostos a pagar até R$ 3.500 por um tratamento completo de suas preciosidades. "Acho impossível uma fábrica aplicar material ou mão de obra de baixa qualidade hoje em dia. Mas não dá para dizer o mesmo em relação aos lava-rápidos. Foi justamente por ver muitos estabelecimentos esfregando na carroceria a mesma luva que havia acabado de lavar a parte baixa dos carros, onde se acumula pedrisco e areia, que acabei entrando no ramo. Não é exagero: uma única lavagem assim é mais do que suficiente para deixar a pintura de um carro toda riscada", disse Fernando.

Diante do apurado, só nos resta um pedido de desculpas ao Cruze pelo vacilo de tê-lo deixado, em algum momento de nosso convívio, sob os cuidados de quem não teve... cuidado.

Teixeira: "Lavagens mal feitas são as principais causadoras de riscos. Basta uma para a pintura ficar toda comprometida"

QUATRO RODAS

UM NOVO CONCEITO DE
SOM E TECNOLOGIA
PARA O SEU CARRO.

A maior potência da atualidade, Bluetooth, câmera de ré, LED multicolor e um design inovador são os principais diferenciais que farão vocês optar pela linha de Som Automotivo Quatro Rodas.

À venda nas melhores redes de varejo e no site:
lojaquatrorodas.com.br

Conheça a
LINHA COMPLETA

AQUARIUS

Abril MÍDIA

AUTO-SERVIÇO

BOM NEGÓCIO DIGITAL

Aprenda a usar as novas tecnologias para vender seu usado da maneira mais vantajosa para seu bolso

Pág. 94

Compra e venda digital

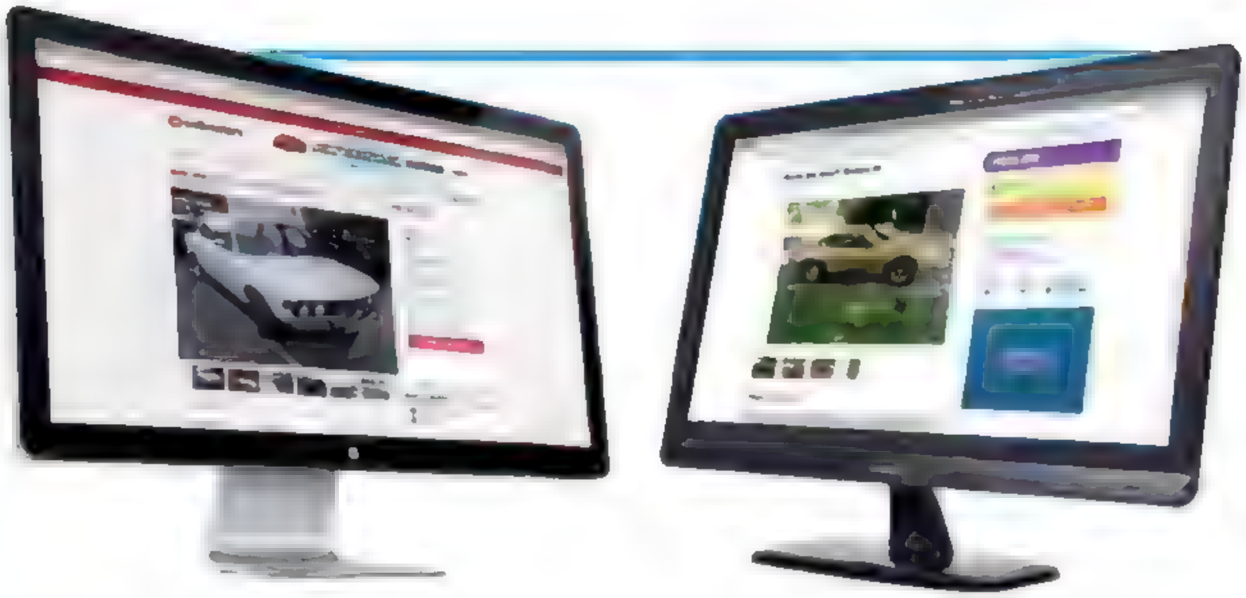
A população, cada vez mais conectada, mudou a maneira de comercializar um usado. Quer negociar seu veículo da forma mais eficiente? Nós ensinamos – POR ISADORA CARVALHO

Para quem quer vender seu carro usado, a melhor maneira hoje é uma só: um anúncio online. Mas não se engane ao achar que isso é fácil de fazer. Um erro na descrição ou a má qualidade da foto podem estragar tudo. "A internet trouxe praticidade para o dia a dia, mas também requer rapidez de quem deseja fazer negócios com ela. O processo de venda deve ser encarado com seriedade e dedicação", explica Fernando Miranda, CEO da Webmotors.

Segundo Marcos Leite, diretor da OLX, metade dos anúncios são vendidos em até nove dias, e essa rapidez está ligada à qualidade do anúncio. "O modelo ideal deve ter fotos que mostram detalhes, um bom título e uma descrição curta e objetiva. Assim, a possibilidade de conversão aumenta consideravelmente mesmo para carros com baixa liquidez", diz.

VENDA A JATO Criada no fim de 2015, a InstaCarro virou uma opção popular em São Paulo para quem tem pressa. Ela promete vender seu carro em apenas uma hora e meia. O segredo é que o veículo participa de um leilão online com lojistas – atualmente há 1.500 empresas cadastradas. A desvantagem desse processo é o preço abaixo do mercado. Afinal, a loja precisa pagar menos para depois revender o usado para um consumidor final.

Para entender como ele funciona na prática, fui testar o serviço como consumidora anônima. Marquei o atendimento pelo site e levei meu Fiat Uno Way 1.0 2012 à unidade do bairro de Santana num sábado de manhã. Avisaram que o valor deveria variar de R$ 16.000 a R$ 20.000 (sua tabela Fipe é de R$ 22.417). Pediram chave, documento e que eu aguardasse em outra sala. Após uma hora e meia de espera, o consultor me chamou e contou como foi o leilão virtual: meu carro recebeu 32 lances e o melhor preço foi de R$ 18.900.



O anúncio perfeito

Os dois maiores sites de anúncio online do país, Webmotors e OLX revelam quais são os principais segredos para conseguir revender seu usado no tempo e preço desejados.

Descrição ideal: o anunciante deve ser objetivo e resumir as qualidades do seu carro num texto de 100 a 150 caracteres. Algumas informações não podem faltar: revisões, quilometragem e danos no veículo — seja sempre honesto quanto aos defeitos, para não gerar frustração na hora das visitas. Também é importante mencionar se rodou mais na cidade ou na estrada e se foi de um único dono. Ser sincero é parte importante do papel do vendedor. Frases marqueteiras como "oportunidade única" e "ótima compra" só pesam contra a confiabilidade do conteúdo publicado.

Responder rapidamente: não basta anunciar o carro e checar as mensagens só ao final do dia. O ideal é que uma proposta tenha sua primeira resposta em até duas horas. Isso manterá o interesse do comprador em alta e, segundo os sites de anúncio, aumenta consideravelmente a possibilidade de venda.

Quantidade de fotos: as estatísticas mostram que colocar entre quatro e sete fotos gera a melhor conversão em vendas. Se inserir menos, fica incompleto; se usar mais, pode dispersar a atenção. Procure evidenciar todos os ângulos, interior e porta-malas.

InstaCarro: venda rápido!

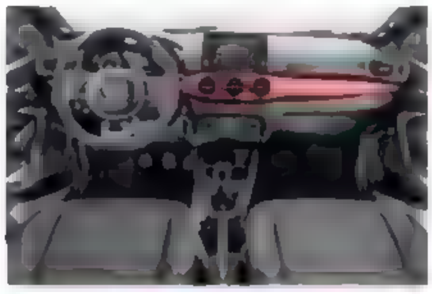
Inspirada em similares nos EUA, na Rússia ou na Alemanha, a InstaCarro já conta com dez pontos de inspeção espalhados pela Grande São Paulo e, a partir de julho, vai começar a atuar no Rio de Janeiro. Confira as dicas dos consultores da empresa para fechar um bom negócio.

Não conserte pequenos amassados: o ideal é não mexer em nada que envolva funilaria. Para os lojistas, é melhor ver quais são as imperfeições do que descobrir um reparo malfeito.

Carro difícil de revender: se você tiver um modelo com pouca aceitação, prefira ir durante a semana, para ter pouca concorrência. No fim de semana é mais fácil haver um similar ao seu

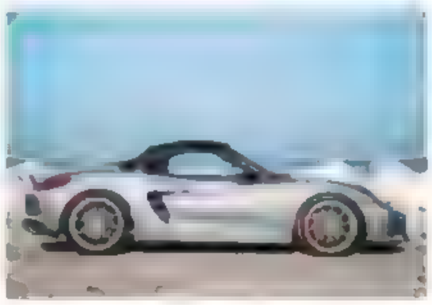
COMO FAZER BOAS FOTOS

Dicas para que seu carro usado não perca a pose na hora de ser negociado



1. MELHOR APARÊNCIA

Antes de sair clicando, é preciso dar ao veículo uma boa presença. Lave e passe cera, para deixá-lo com a melhor aparência. Outro ponto que atrai possíveis compradores é a limpeza de detalhes internos



2. O LOCAL EXATO

As fotos não devem ser feitas em um lugar escuro nem sob sol forte. O equilíbrio pode ser encontrado em uma garagem ou estacionamento abertos, com poucas sombras. A dica não vale para o interior, que precisa de luz para revelar detalhes

3. ÂNGULOS OBRIGATÓRIOS

As fotografias devem mostrar o perfil dianteiro e o traseiro do carro, além da frente e da traseira chapadas. Imagens do interior que mostram bancos, painel e console são indispensáveis, assim como o motor. Ao registrar o painel, apoie a câmera no encosto do banco, para não deixar a foto tremer.

A PARTIR DE R$ 20.000 (2005)

TOYOTA FIELDER

Espaçosa, econômica e confortável, a perua derivada do Corolla ainda desfruta de boa fama no mercado graças a sua robustez e confiabilidade — POR FELIPE BITU

Esta é a segunda vez que a Fielder é abordada nesta seção: a primeira foi em dezembro de 2007, quando muitas ainda estavam na garantia de três anos. Agora falamos de uma perua que deixou de ser produzida há quase dez anos e cuja grande maioria se encontra com centenas de milhares de quilômetros rodados.

Vale lembrar que ela compartilha com o Corolla a fama de robustez e confiabilidade, amparada por uma rede autorizada conhecida pela qualidade do atendimento e dos serviços prestados, mesmo após a garantia.

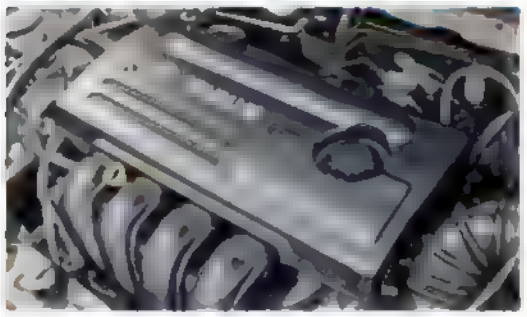
A grande oferta de peças (originais ou paralelas) e a relativa simplicidade mecânica colaboram para que ela também seja muito bem avaliada por oficinas independentes. Por isso é muito comum encontrar uma Fielder em ótimo estado, mesmo após vários anos de bons serviços prestados.

Medindo 8 cm a menos que o sedã, ela traz o mesmo espaço interno, capaz de acomodar três adultos no confortável banco traseiro reclinável. Os 26 litros a menos no porta-malas (411 litros) são compensados pela praticidade da grande tampa traseira.

Entre a linha 2005 e 2007, a Fielder só tinha uma versão (sem nome) e um opcional, o câmbio automático de quatro marchas, que casava bem com o motor 1.8 com comando variável de 136 cv. Oferecia ar, airbags frontais, ABS, rodas de liga, CD player e trio elétrico, mas pecava pela falta de computador de bordo e piloto automático. Em 2006, os faróis de neblina passaram a ser de série. Exclusiva para o modelo 2007, a esportivada Fielder S (450 unidades) vinha na cor preta, com defletores dianteiro e traseiro, saias laterais e itens pintados na cor cinza. A linha 2008 trouxe o motor flex (136 cv com gasolina ou álcool) e a versão SE-G, com computador de bordo, limpador automático, couro e ar digital. A antiga versão virara XEi.

Seja qual for o modelo, o fato é que a quase extinção das peruas fez com que muitos se tornassem fãs da Fielder, o que facilita a vida de quem procura um veículo familiar barato, com a manutenção em dia e apto a rodar por mais uns bons anos.

ONDE O BICHO PEGA



CABEÇOTE O motor 1ZZFE não utiliza tuchos hidráulicos e, por isso, a folga das válvulas deve ser verificada a cada 20.000 km, com ajuste obrigatório aos 60.000 km. Fumaça no escapamento indica falha nos retentores de válvula.

CÂMBIO O desgaste das juntas tripoides provoca vibração nas rodas dianteiras mesmo após o balanceamento. O ideal é substituir o semieixo completo.

SUSPENSÃO É um de seus pontos fortes e, por isso, quase sempre negligenciado: amortecedores com vazamentos e coifas rasgadas não são bom sinal. Ruídos anormais podem ser provocados pelo desgaste de buchas e batentes.

PARA-LAMA A maioria perdeu o acabamento interno original, de plástico frágil, que se rompe facilmente. Sua presença é um sinal de zelo do proprietário, pois evita o acúmulo de detritos e o barulho em alta velocidade.

CÂMBIO AUTOMÁTICO O fluido deve ser checado aos 40.000 km, além da troca do filtro e da limpeza dos imãs que retêm a limalha. Abra o olho, pois o custo de reparo total da caixa pode superar os R$ 6.000.

MEGARRECALL TAKATA Veja se o veículo pesquisado tem o airbag do passageiro que pode lançar fragmentos ao se abrir.

PREÇO MÉDIO DOS USADOS (TABELA FIPE)

MODELO	2005	2006	2007	2008
FIELDER 1.8 16V GASOLINA MANUAL	22.871	24.067	25.142	-
FIELDER XEI 1.8 16V FLEX MANUAL	-	-	-	26.101
FIELDER 1.8 16V GASOLINA AUT.	24.116	25.273	26.808	-
FIELDER XEI 1.8 16V FLEX AUT.	-	-	-	29.097
FIELDER SÉG 1.8 16V FLEX AUT.	-	-	-	31.699
FIELDER S 1.8 16V GASOLINA MANUAL			26.150	-
FIELDER S 1.8 16V GASOLINA AUT.	-	-	26.745	-

PREÇO DAS PEÇAS

PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
PARA-CHOQUE (dianteiro)	791,16	300,00
FAROL COMPLETO (cada um)	1.076,34	250,00
PASTILHAS DE FREIO (par dianteiro)	315,41	300,00
DISCO DE FREIO (par dianteiro)	570,44	280,00
AMORTECEDORES	1.740,10	1.500,00
EMBREAGEM	1.527,69	980,00

A VOZ DO DONO

NOME: Ana Carolina Parisi Absalonsen
IDADE: 35 anos
PROFISSÃO: médica veterinária
CIDADE: São Bernardo do Campo (SP)

O QUE EU ADORO

"A posição de dirigir alta agrada muito: grande visibilidade para um carro de passeio. O motor é excelente: forte, potente, robusto e muito econômico. O acabamento interno é simples, mas de boa qualidade."

O QUE EU ODEIO

"A suspensão poderia ser um pouco mais alta: tanto o assoalho quanto a traseira raspam facilmente com apenas quatro ocupantes. E a direção esterça pouco, exigindo muitas manobras em garagens."

NÓS DISSEMOS

MAIO DE 2003 "As portas traseiras são mais amplas que as do sedã e, no porta-malas, a tampa com vão livre de 117 cm tem grande ângulo de abertura (...). O assoalho plano facilita a operação de carga. (...) A estabilidade é elogiável. A perua mantém a configuração de suspensão do sedã (...), mas as molas traseiras receberam mais carga.

PENSE TAMBÉM EM UM...

PEUGEOT 307 SW Ela também tem seus fãs: agrada pela grande cabine, que a deixa meio perua, meio minivan. Destaque para o teto envidraçado, três bancos traseiros individuais, porta-malas maior (520 litros) e faróis de acendimento automático. Com motor 2.0 (138 ou 143 cv), é mais barata que a Fielder, por ser menos robusta.

ALÉM DO LIMITE

Super-raios X permitem aprofundar o estudo dos crash-tests

POR **PAULO CAMPO GRANDE**

A simulação virtual reproduz crash-tests com grande exatidão. Especialistas acreditam que, no atual estágio de evolução dos softwares e computadores, os choques reais poderiam ser dispensados – não fossem exigidos para a certificação legal dos veículos. A Mercedes, porém, decidiu ir fundo na investigação dos impactos e está analisando os ensaios (reais) com o auxílio de potentes equipamentos que revelam não só o comportamento dos componentes durante as colisões mas também dos materiais de que são constituídos.

Os dispositivos empregados pela Mercedes usam um tipo de raios X, chamado de ultrarrápido ou ultracurto, que possui comprimentos de ondas com escalas atômicas e frequências da ordem de 10^{-15} Hz (femtohertz), enquanto os raios X convencionais trabalham em 10^{15} Hz (petahertz).

Segundo os alemães, a simulação virtual também se beneficiará dos estudos com os raios X ultrarrápidos, uma vez que as descobertas feitas por eles vão enriquecer os bancos de dados dos computadores e, com informações mais precisas, será possível conhecer melhor a dinâmica dos acidentes e assim desenvolver carros ainda mais seguros.

ECONOMIA DE ESCALA

Ao revelar o interior dos componentes, o sistema possibilita o estudo dos resultados dos ensaios, dispensando a desmontagem ou o corte dos componentes, poupando tempo (e dinheiro) durante o desenvolvimento.

CONTROLE DE QUALIDADE

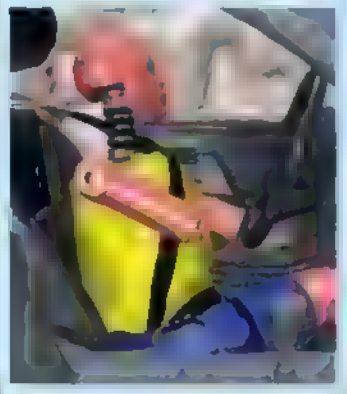
Um equipamento de super-raios X permite aos engenheiros saber se, em uma batida, os materiais apresentaram deformação dentro do previsto ou em razão de defeitos como microfissuras, materiais com fadiga ou sem homogeneidade.

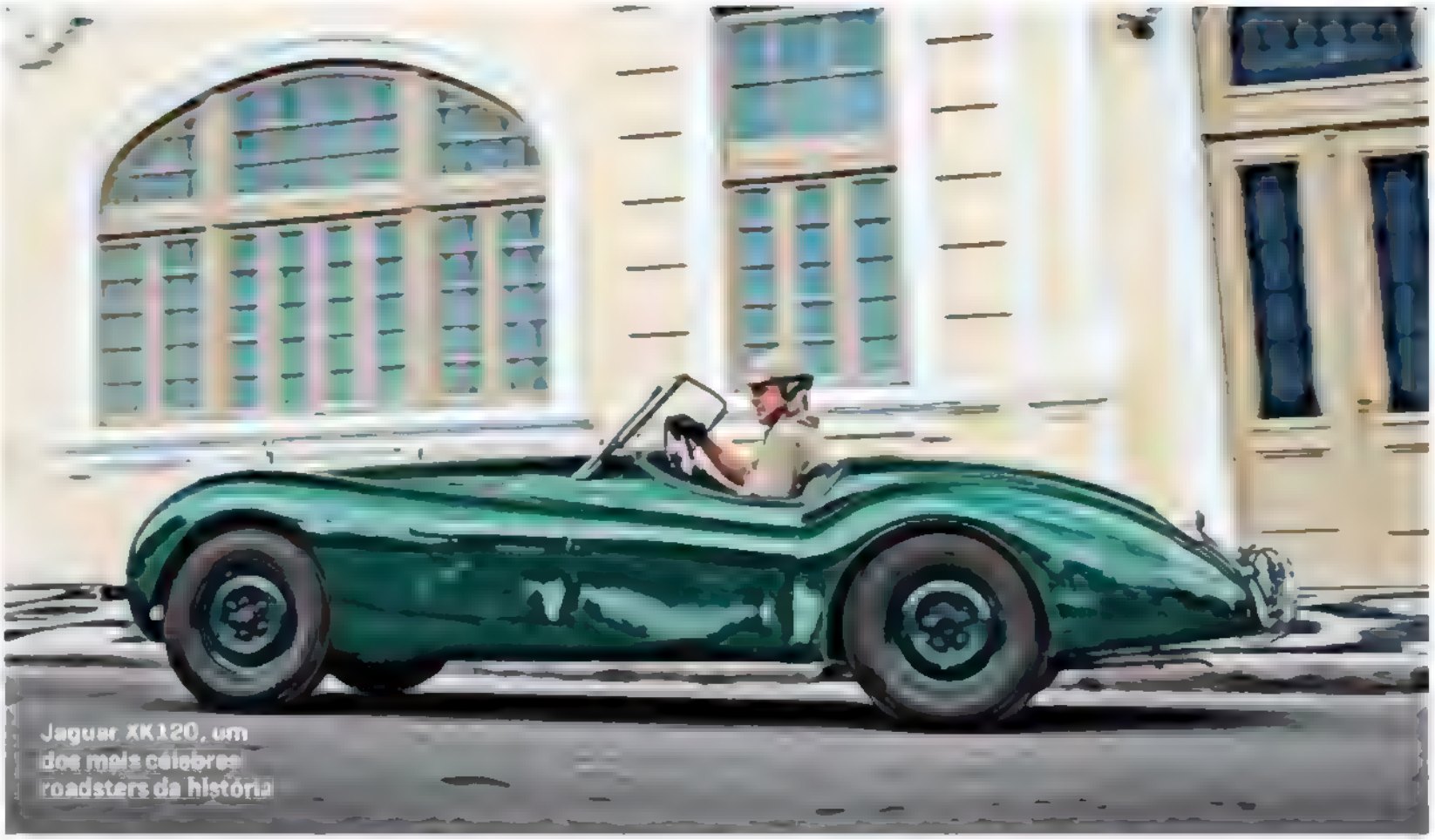
CHOQUE DIGITAL

A simulação virtual reúne informações acumuladas em bancos de dados, resultantes de inúmeros testes reais realizados ao longo do tempo. Com esses dados, os computadores conseguem prever como um veículo conhecido (dimensões, design, materiais) se comporta durante um crash-test, com características igualmente especificadas (tipo de obstáculo, ângulo de batida, velocidade do veículo)

HUMANÓIDES

Ainda no mundo virtual, manequins digitais já são capazes de reproduzir o comportamento do corpo humano com mais fidelidade do que os dummies físicos, feitos de metal e plástico, e equipados com sensores.





Jaguar XK120, um dos mais célebres roadsters da história

MENTE ABERTA

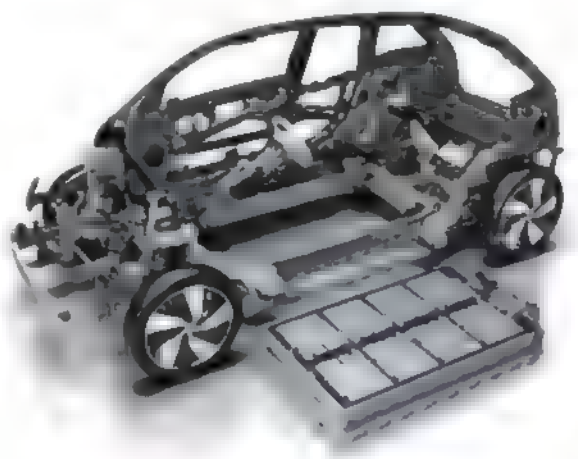
Qual a diferença entre um conversível e um roadster?

JOÃO CARLOS PEREIRA, SÃO CAETANO DO SUL (SP)

O conversível é qualquer veículo de carroceria aberta, sem teto fixo. Já o roadster é um tipo específico de conversível. Ele deve ser compacto, ter apenas dois lugares, capô longo e comportamento mais esportivo, por isso geralmente tem tração traseira. Apesar de o termo ter se originado nos Estados Unidos, o estilo de carroceria foi celebrizado por roadsters ingleses no pós-guerra, como os modelos da Austin-Healey, Triumph Spitfire, MG, Sunbeam e Jaguar. Entre os exemplos modernos, há Jaguar F Type, Mazda MX-5 Miata e Porsche 718 Boxster.

Quanto tempo dura a bateria de um automóvel elétrico? Em que condições ela precisa ser substituída?

RICARDO BRENNER, BELO HORIZONTE (MG)



A vida útil de uma bateria é de pelo menos dez anos em veículos leves de passageiros, de acordo com Ricardo Takahira, diretor do Núcleo de Pesquisas da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE). Mas na prática esse número varia em função do uso e do tipo de recargas que foram feitas. Como ocorre com o celular, a bateria do carro elétrico também perde a densidade energética e isso pode ser percebido na redução da autonomia. E é nessa hora que o proprietário deve começar a pensar em trocá-la: quando a autonomia for tão pequena a ponto de uma recarga completa não ser suficiente para uma viagem padrão. E isso não sai barato: num Renault Fluence elétrico, por exemplo, o custo de um nova bateria é de 2.800 euros (R$ 10.300).

O uso de aditivos de óleo é bom para a longevidade de motores flex com mais de 80.000 km rodados? - LUIZ ANTONIO MELLO, NITERÓI (RJ)

De acordo com o engenheiro Eduardo Tomanik, membro da Comissão Técnica de Motores Ciclo Otto da SAE Brasil (Sociedade de Engenheiros da Mobilidade), o uso de aditivos adicionais, flex ou não, pode ser até prejudicial por produzir misturas não previstas no lubrificante ou provocar o excesso de algum dos aditivos. "Embora, na prática, o único dano que ele cause seja só no bolso do usuário", diz ele. Os óleos recomendados pelas montadoras já têm todos os aditivos necessários para motores e passaram por rigorosa homologação para esse fim.

Aditivo de óleo em motor? Não!

Em Pikes Peak o carro perde 30% de sua potência

Existe diferença de consumo e desempenho no nível do mar e na altitude? Qual a variação para uma cidade como Bogotá?

PATRICK MORAES, BELÉM (PA)

Sim, existe. Nos testes dos veículos antes de serem lançados pelas montadoras, os cálculos de consumo e potência são feitos, por padrão, considerando o nível do mar. Nesse caso, como explica o engenheiro Hélio da Fonseca Cardoso, do Instituto de Engenharia, quanto maior a altitude, maior a influência nos dois quesitos. Para cada 100 metros a mais na altitude, haverá em média um acréscimo de 1% no consumo de combustível e 1% na perda de potência. Isso ocorre porque o ar mais rarefeito faz com que a mistura com o combustível se torne mais pobre. E com menos ar e combustível, há a necessidade de acelerar mais devido à menor potência, o que vai gerar um maior consumo. Em Bogotá (Colômbia), que está situada a 2.640 metros acima do nível do mar, haverá um aumento de mais de 20% no consumo, com uma redução equivalente da potência. Essa variação é fundamental ao desenvolver carros que vão correr na famosa subida de Pikes Peak, nas montanhas do Colorado (EUA). Lá, os competidores começam a prova aos 2.865 metros e terminam aos 4.301, após percorrer 20 km. Ao cruzar a linha de chegada, a perda de potência é cerca de 30%.

A ESSÊNCIA DA LIMPEZA

Avaliamos três aromatizadores para carro que prometem não vazar pelo painel

POR **FERNANDO GARCIA** | FOTO **XICO BUNY**

Dá gosto ter um carro bem cuidado e cheiroso. Ao escolher um perfume específico, no entanto, é preciso ter cuidado, porque alguns produtos podem vazar e estragar o painel. Mas esse problema não atinge a versão em pastilha, como mostra nosso teste com as três das principais marcas do mercado. A avaliação ficou a cargo da aromaterapeuta Samia Maluf, que elegeu o modelo da Wurth como o melhor. "Ele demonstrou ter maior concentração do aroma, sem ser enjoativo. E ainda vem com duas pastilhas", explica a especialista.

ESPECIALISTA
Nome: Samia Maluf
Profissão: aromaterapeuta
Experiência: é proprietária há mais de dez anos da By Samia, empresa especializada na área de aromaterapia e aromacologia.

1 WURTH

PREÇO
R$ 12,90
wurth.com.br

ESPECIALISTA
NOTA: 7,5

"É o mais concentrado: herbal fresco com fundo almiscarado/talcado, o que influenciará na maior durabilidade do produto. Sua embalagem tem as melhores instruções. O encaixe da pastilha abre com muita facilidade, porém percebi que não é em todo painel que o suporte do aromatizador pode ser encaixado."
Pró: vem com duas pastilhas
Contra: não encaixa em todas as saídas de ar

2 CARMATI

PREÇO
R$ 17,99
mercadolivre.com.br

ESPECIALISTA
NOTA: 6,0

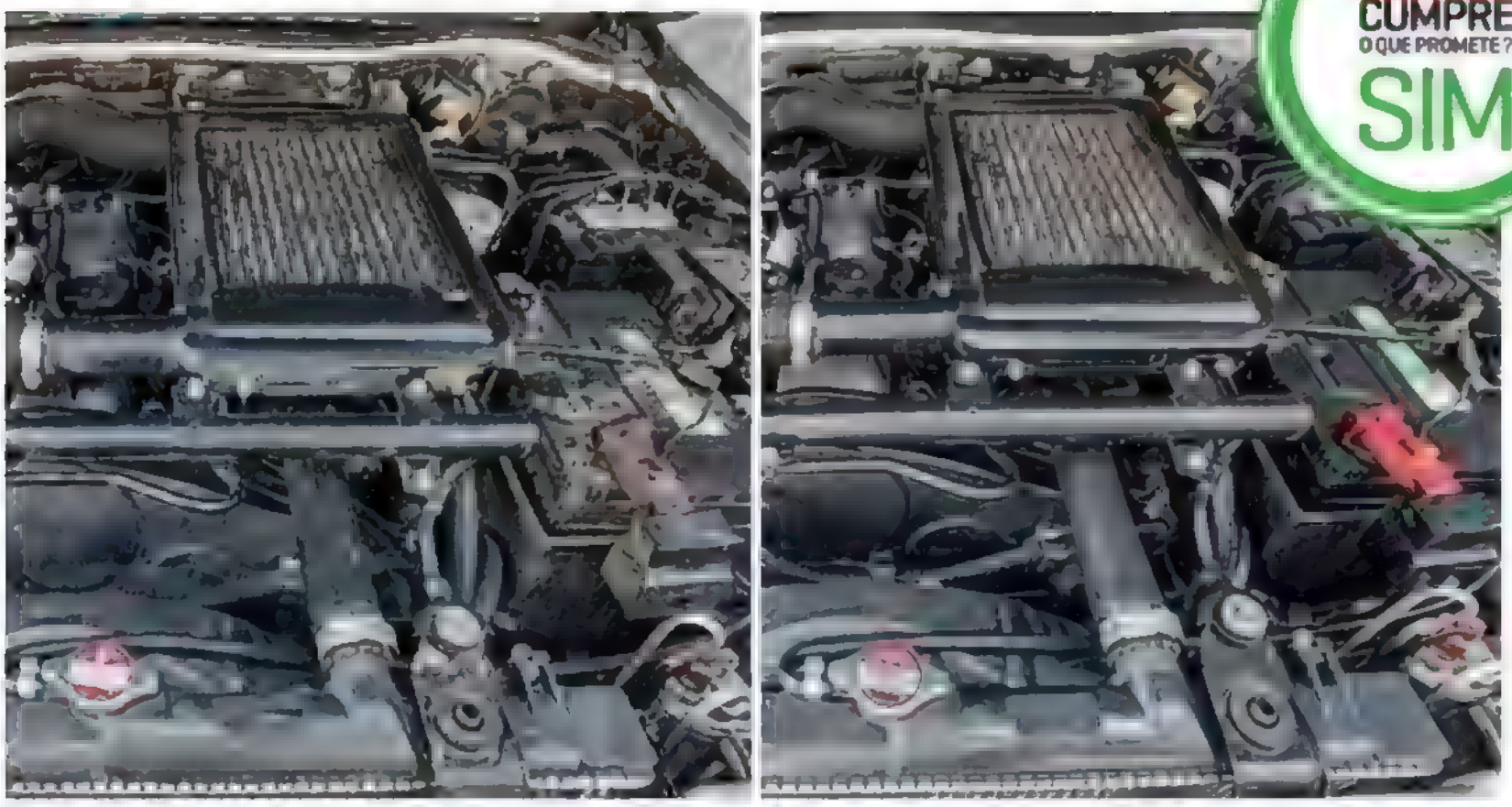
"Aroma suave, que apesar de constar como maçã na embalagem mostrou uma mistura herbal e cítrica. Nos dois bastõezinhos que acompanham o kit, o odor lembrou mofo, mas depois que prendi no difusor do ar foi desaparecendo, até não sentir mais nenhuma fragrância após uma semana de uso. Contam a favor a discrição do suporte e a facilidade de instalar em qualquer painel."
Pró: aroma suave e facilidade na instalação
Contra: baixa durabilidade

3 CARRO ROSA

PREÇO
R$ 24,90
carrorosa.com.br

ESPECIALISTA
NOTA: 5,5

"Tem aroma de maçã verde, que de início é enjoativo, mas depois vai evaporando. Aliás, esse é o que revelou menor durabilidade: menos de uma semana. Ele é grande e difícil de abrir para colocar a pastilha, mas o encaixe no difusor de ar é bem simples, devido à presilha pequena, que deve atender a qualquer veículo. Se viesse com mais de uma ou duas pastilhas no kit, ganharia mais pontos."
Pró: fácil encaixe
Contra: custo-benefício



O motor antes (esq.) e depois da aplicação do produto diluído, seguida por umas pinceladas para limpar as partes mais sujas

TRATAMENTO DE BELEZA

Quer acabar com a sujeira do motor sem danificá-lo? O Bio W Limpeza de Rodas e Motores promete fazer o serviço sem usar água

| TEXTO FERNANDO GARCIA | FOTO ALEXANDRE BATTIBUGLI

Para quem adora deixar o carro brilhando, ver o motor todo sujo dá uma dor no coração. Mas é aí que surge a duvida de lavá lo ou não, já que especialistas condenam essa pratica. A razão estaria nos fortes jatos de água, que podem afetar os componentes elétricos e eletrônicos. Porém, há um produto que garante dar um jeito nisso sem usar água: o Bio W Limpeza a Seco de Rodas e Motores.

Em nosso teste, o primeiro passo foi avaliar o tipo de sujeira do motor, neste caso de um Mitsubishi Pajero Sport 2008. A avaliação é necessária para saber o quanto o produto será diluído. No rotulo há uma tabela: muito sujo (diluir 1:10, ou seja, 1 parte do produto para 10 de água), normal (1:40) e pouca sujeira (1:60). O aspecto do nosso motor era de nível mediano *(veja foto acima)*. Com um borrifador de 1 litro, usamos 1:40. Assim, dividimos 1.000 ml por 40, que resultou em 25 ml de produto – o restante (975 ml) completamos com água.

Aplicamos o preparado nas partes mais criticas, como o cofre do motor, mangueiras de borracha e radiador todas as peças devem estar frias. Após um minuto, esfregamos com um pincel e uma escova de cerdas duras as áreas mais encardidas. Em seguida, retiramos a sujeira com uma toalha de microfibra. Na hora, todos os detalhes em branco (a inscrição da mangueira do ar-condicionado e a tampa do reservatorio da direção hidráulica) ganharam destaque. Se quiser aplicar nas rodas, o processo é o mesmo.

Pablo Vispo, técnico da fabricante Alcance Profissional, recomenda uma diluição mais concentrada se o motor tiver acúmulo de graxa ou oleo. "E cuidado com capós revestidos com carpete, que pode se soltar ao fazer muita pressão na limpeza. Uma escova macia já resolve."

Mas será que o processo oferece risco ao motor? "Desde que o produto não seja um tipo de solvente que ataque a pintura, não há problema", diz Francisco Satkunas, da SAE Brasil (Sociedade de Engenheiros da Mobilidade). "Só é preciso cobrir os pontos vulneráveis, como modulos da injeção eletrônica, ABS e alternador."

Seu custo benefício também foi aprovado: ao preço de R$ 40 o litro e um gasto de 50 ml, custou apenas R$ 2 para limpar esse motor, com um rendimento para até 20 veículos.

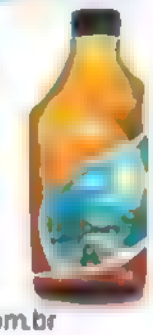
NOTA 9,0

BIO W ALCANCE LIMPEZA A SECO DE RODAS E MOTORES

Nota 9,0

O Bio W é um líquido concentrado que conseguiu limpar um motor sujo sem água e com pouco trabalho.

Preço médio: R$ 40
Compra: alcanceprofissional.com.br



Úteis & acessórios

Sugestões de presente para quem ama carro – ou nem tanto – POR GUILHERME FONTANA

POTÊNCIA ITALIANA

Assim como os carros da marca, o sistema de som da Lamborghini é feito à mão e abusa da fibra de carbono em sua produção. Com escapamentos originais, o aparelho tem amortecedores para as caixas de 800 watts de potência.

US$ 24.200

lamborghinistore.com

VELOCIDADE HORÁRIA

O TVG Speed-O-Watch não quer que você se esqueça do seu carro. Iluminado por leds de intensidade regulável, o relógio mostra todas as informações como no quadro de instrumentos de um automóvel – até no formato digital do horário, que remete ao marcador de quilometragem dos veículos.

R$ 98

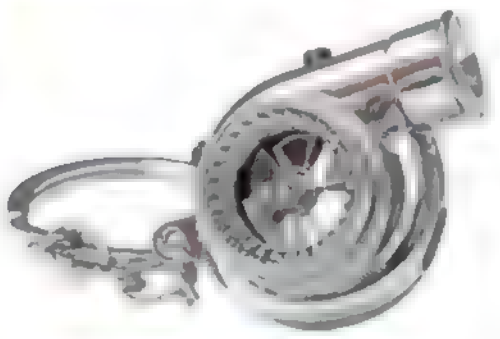
dailyfastdeals.com

NOSTALGIA ÀS CLARAS

O luminoso de serviço da Cadillac não poderia ser mais nostálgico. Além do fundo de metal com 63,5 cm de diâmetro, as luzes de neon garantem o ar de um cenário típico dos anos 50 e 60.

US$ 340

garageart.com



CHAVES TURBINADAS

Iluminado por leds, este chaveiro de 4 cm pode girar as pás a um toque de botão e reproduzir sons de uma turbina de verdade. Para isso, é só conectar em uma entrada USB para recarregá-lo.

US$ 18

shop.carthrottle.com

INVESTINDO NO FUTURO

A carretinha da Porsche pode ser o primeiro passo para quem quer iniciar o filho na paixão pela marca alemã. Com 32 cm, o brinquedo é feito de madeira e plástico, e reproduz de forma minimalista o clássico cupê 911.

US$ 85

shop2.porsche.com

QUEM BATE AÍ?

Donos de Honda Fit reclamam da facilidade com que a tampa do porta-malas é amassada. Nova versão terá para-choque mais saliente — POR WALDEZ CARMO AMORIM

Tudo começou com uma observação simples: o excesso de unidades do Honda Fit rodando pelas ruas com a tampa traseira amassada. Uma rápida pesquisa na internet mostrou que não era só uma coincidência. São dezenas de páginas dedicadas ao mesmo tema.

Essa ocorrência é relatada, por exemplo, por diversos membros do Honda Fit Clube e do Fit Fans Fórum. O assunto também é conhecido por boa parte de proprietários de oficinas ou centros automotivos. "O problema está no desenho da tampa: ela fica muito exposta. Além disso, o para-choque fica muito abaixo do padrão normal do mercado. Assim, qualquer veículo ou obstáculo um pouco mais alto vai encostar e afundar a tampa traseira", explica Eduardo Viegas, dono da Viegas Serviços Automotivos, de Belo Horizonte (MG). "E por isso que atendemos uma media de cinco casos por mês desde que o Fit foi lançado no Brasil."

Se para as funilarias isso é sinônimo de trabalho, para o motorista é de prejuízo e dor de cabeça. "Estava estacionado numa ladeira, quando soltei o freio de mão para sair e o veículo deu uma encostadinha numa árvore. Foi o suficiente para meu carro ter o típico amassado dos Fit", diz Brunno Rodrigues, do Rio de Janeiro (RJ), proprietário de um modelo 2009.

Como o para-choque é flexível para absorver pequenas colisões e está rente à tampa, é comum a lataria ser danificada sem deixar marcas na peça plástica. "Não entendo como a tampa amassou, pois o para-choque está intacto", diz o analista carioca Thiago Mattos, que tem um Fit 2009.

Segundo apuramos com duas fontes ligadas à Honda, a marca tem conhecimento dessa falha de projeto e, por isso, o novo Fit – que será lançado até setembro – sofrerá mudanças no para-choque. Seu desenho será mais saliente e haverá uma barra de reforço por trás, para limitar sua deformação a fim de evitar pequenos amassados. Consultada oficialmente sobre o caso, a Honda não se pronunciou até o fechamento desta edição. 4R

O POVO RECLAMA

"Após uma manobra simples ao estacionar, minha esposa encontrou um amassado na tampa do porta-malas do Fit."
Joni Roberto Maron, aposentado, Porto Alegre (RS), dono de Fit 2016

"Atendemos uma media de cinco casos por mês desde que o Fit foi lançado no Brasil."
Eduardo Viegas, proprietário da Viegas Serviços Automotivos, de Belo Horizonte (MG)

"Não entendo como a tampa amassou, pois o para-choque está intacto."
Thiago Mattos, analista, Rio de Janeiro, dono de um Fit 2009

RANKING NACIONAL:

1 - Honda HR-V
2 - Jeep Compass
3 - Jeep Renegade
4 - Hyundai Creta
5 - Ford EcoSport
6 - Nissan Kicks

CADA SUV EM SEU ESTADO

Que eles tomaram o mercado brasileiro, não é segredo. Mas onde os principais utilitários esportivos vendem mais? - POR GUILHERME FONTANA

Não é preciso estar por dentro do setor automotivo para perceber o sucesso dos SUVs no Brasil. Com 21,4% do mercado em 2017, contra 17,5% em 2016, eles representam o segundo maior segmento, atrás apenas dos compactos de entrada. Mas, se no Brasil eles são unanimidade, quais são os utilitários esportivos preferidos de cada estado?

Apesar de ameaçado, o território brasileiro ainda é do Honda HR-V. Além de grandes mercados como São Paulo e Rio de Janeiro, o japonês lidera em regiões onde rivais de redes menores (caso dos Jeep) quase não chegam, como no Norte do país. Segundo a consultoria Jato, em Roraima, onde a Jeep não tem concessionária instalada, ele detém 23,7% do mercado de SUVs.

Por outro lado, apesar de o Honda ser o mais vendido em dez estados (DF, MS, AC, AM, PA, RO, RR, PB, RJ e SP), o Jeep Compass lidera em 12 (GO, MT, AL, CE, MA, PE, PI, RN, SE, RS, PR e SC), reinando no Nordeste, Sul e Centro-Oeste por, segundo a marca, oferecer uma configuração a diesel. Na Bahia, onde o Hyundai Creta lidera com 18,1% dos SUVs, o HR-V é só o quarto colocado. O coreano também domina em Tocantins e Espírito Santo.

Já o Jeep Renegade vai a extremos: é o mais vendido no Amapá (terceiro mercado de menor volume) e em Minas (segundo maior mercado), com 26% dos 9.350 SUVs vendidos.

RENAULT KWID

Apresentado no Salão de São Paulo em 2016, o compacto enfim chega ao mercado brasileiro em pré venda – que garante a entrega prioritária a partir de agosto, além da primeira revisão grátis. São três versões diferentes: Life (R$ 29.990), Zen (R$ 34.990) e Intense (R$ 39.990 com o Pack Connect). Todas são equipadas com motor 1.0 de três cilindros de 70/66 cv e 9.8/9.4 mkgf com etanol/gasolina e câmbio manual de cinco marchas. Chamado pela Renault de "SUV dos compactos", o Kwid é o mais alto da categoria, com 18 cm em relação ao solo.

O Kwid é o compacto mais alto da categoria

Por fora, o Kicks SL nacional tem maçanetas cromadas e... sól

KICKS NACIONAL

Um ano após seu lançamento, o Nissan Kicks ganhou cidadania brasileira e passou a ser fabricado em Resende (RJ). Agora disponível em quatro versões (S, S CVT, SV e SL), ele parte de R$ 70.500 (câmbio manual de cinco marchas) e vai a R$ 94.900 na SL. A central multimídia é nova, enquanto os leds dos faróis são opcionais, juntos de um sistema de alerta de colisão frontal com frenagem de emergência. Por fora, as diferenças ficam para as novas combinações de cores e maçanetas cromadas *(veja mais na pág. 89)*. O motor é o mesmo 1.6 flex de 111 cv.

AIRCROSS AT6

Assim como no C3, a minivan aventureira adotou a mesma transmissão automatica de seis marchas presente no C4 Lounge, fornecida pela Aisin. Ao contrário do hatch, o AirCross manteve a potência de 122/118 cv (etanol/gasolina) para o motor 1.6, que agora também equipa as versões de entrada com câmbio manual, uma vez que o antigo 1.5 foi descontinuado. Com o novo câmbio, o modelo parte de R$ 67.990 na versão de entrada, Live, e de R$ 76.400 na topo de linha, Shine.

A única mudança está no câmbio, agora de 6 marchas

RECALL

CHEVROLET ONIX JOY *(FOTO)*: são 22 unidades envolvidas pela possibilidade de um rompimento dos pneus com o veículo em movimento. 0800 702 4200

AUDI A4 E A5: 5.570 exemplares, de 2012 a 2014, são chamados por uma possível obstrução na bomba de arrefecimento do motor. Com isso, podem ocorrer superaquecimentos e/ou incêndios. 0800 777 2834

BMW SÉRIES 1, 3 *(FOTO)*, 5 E Z4: os modelos têm 152 unidades, todas fabricadas em 2011, chamadas pela possibilidade de soltura do eixo cardã por uma falha na junta. 0800 019 7097

FORD RANGER: 910 exemplares da picape modelo 2017 estão sendo chamados por uma falha que impede a abertura dos airbags laterais em caso de acidente. 0800 703 3673

JAGUAR F-TYPE *(FOTO)* E XE: 197 unidades 2016/2017 estão envolvidas pelo não funcionamento do pré-tensionador dos cintos de segurança em caso de colisão. 0800 729 1420

FIAT UNO, FIORINO, PALIO FIRE, PALIO, WEEKEND, GRAND SIENA, SIENA, IDEA, STRADA, DOBLÒ, DOBLÒ CARGO, LINEA E BRAVO: 70.740 unidades são chamadas por um possível problema no alternador que pode levar ao desligamento total do motor com o carro em movimento. 0800 707 1000

RANKING MAIO

COLOCAÇÃO	UNIDADES	VARIAÇÃO
1 CHEVROLET ONIX	15.007	=
2 FORD KA	9.328	+1
3 HYUNDAI HB20	8.981	-1
4 RENAULT SANDERO	8.698	-
5 VW GOL	8.220	=
6 CHEVROLET PRISMA	8.011	+1
7 TOYOTA COROLLA	5.559	-1
8 FIAT UNO	5.482	*10
9 FIAT MOBI	5.284	=
10 FIAT STRADA	4.812	+3
11 JEEP COMPASS	4.450	-3
12 HONDA HR-V	4.408	-2
13 FIAT TORO	4.401	-2
14 TOYOTA ETIOS	3.997	-2
15 VW SAVEIRO	3.997	+2
16 HYUNDAI CRETA	3.751	-2
17 VW UP!	3.532	+3
18 VW FOX/CROSSFOX	3.501	-2
18 TOYOTA HILUX	3.151	+3
20 VW VOYAGE	3.117	-5
21 FORD ECOSPORT	3.098	+3
22 JEEP RENEGADE	2.869	-3
23 HYUNDAI HB20S	2.788	+4
24 CHEVROLET S10	2.721	+1
25 HONDA CIVIC	2.608	-2

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
* Primeira vez a aparecer no ranking
Pesquisa: Fenabrave
Veja os 50 mais vendidos: quatrorodas.com.br

R$ 88.065

é a quanto pode chegar uma Strada Adventure Cabine Dupla Dualogic (R$ 80.340) com todos os pacotes de opcionais (R$ 5.985) e pintura metálica (R$ 1.740). Com R$ 87.490, é possível levar para casa a versão de entrada da Toro, a Freedom com motor 1.8 Flex e câmbio automático de seis marchas.

8 meses

é o tempo de espera para alguns modelos voltados às pessoas com deficiência (PCD). No Creta, a versão abaixo dos R$ 70.000 é exclusiva para esse público. Já no Corolla, está disponível aos demais clientes que não se incluam no programa de isenções. Porém, a fila de espera é a mesma para os dois tipos de cliente, segundo concessionários.

QUEM ENTRA

FIAT TORO 2018 *(FOTO)*: a segunda picape mais vendida do Brasil ganhou uma nova versão. A Freedom 2.0 turbodiesel 4x4 agora também pode ter câmbio automático de nove marchas por R$ 116.990. As demais versões partem de R$ 87.490 e podem ter pintura bicolor.

CHEVROLET PRISMA E SPIN 2018: começando em R$ 58.890, a Spin ganha a central MyLink 2 com Android Auto e Apple CarPlay. Já o sedã, que inicia em R$ 45.790, ganha luzes de neblina traseiras, além da cor azul imperial e uma reorganização dos logos.

CLUBECAFÉ

O primeiro clube de assinaturas de café gourmet do Brasil!

Assine agora o **ClubeCafé** e receba todo mês nosso café gourmet fresquinho, sem deixar o conforto de sua casa! Desfrute de produtos 100% arábica, nas versões em cápsulas, em grãos e em pó, de excelente qualidade e escolhidos por técnicos experientes do mercado.

Planos a partir de
R$29,90 por mês.

1 Acesse o site GoBOX e crie a sua conta.

2 Escolha o seu plano.

3 Insira seus dados de entrega e de pagamento para finalizar sua compra.

4 Receba todo mês, no conforto da sua casa, a sua caixa de café.

www.assinegobox.com.br

Assine já

www.assinegobox.com.br

GoBOX

GRUPO Abril

ENTENDA NOSSA TABELA

TABELA Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para a região Sudeste **PREÇO REAL** Média do preço praticado pela concessionária, divulgada pela Agência AutoInforme em 13 de junho **DESV** Desvalorização do modelo novo no primeiro ano **AR** Ar-condicionado **DIR** Direção hidráulica ou elétrica **VID** Vidros elétricos **RE** Sensor de estacionamento traseiro **AUT** Câmbio automático **ESP** Controle de estabilidade **MUL** Central multimídia, √ item de série, **O** item opcional, - item não disponível. Entre (parênteses) encontra-se o país de fabricação do carro.

AGRALE	35 CONCESSIONÁRIAS									(64) 3238-8008
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
MARRUÁ 2.8 DIES. 4x4 200 CD	170 900	160 500	-	O	√	O	-	-	-	-
MARRUÁ 2.8 DIES. 4x4 300	197 050	188 000	-	O	√	O	-	-	-	-

AUDI	80 CONCESSIONÁRIAS									0800-7772834
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
A1 ATTRACTION 1.4 TFSI	110 990	-	-15,9%	√	√	√	O	√	√	√
A1 AMBITION 1.0 TFSI	124 990	-	-15,0%	√	√	√	O	√	√	√
A3 1.4 TFSI SEDAN ATTRACTION	115 190	-	-	√	√	√	√	√	√	√
A3 1.4 TFSI SPT BACK	124 180	103 000	-14,7%	√	√	√	√	√	√	√
A3 2.0 TFSI SEDAN AMBITION	156 190	-	-	√	√	√	√	√	√	√
S3 2.0 TFSI SEDAN	242 990	231 000	-	√	√	√	√	√	√	√
A4 2.0 ATTRACTION	165 990	155 000		.	.	.	O	.	.	.
A4 2.0 AMBITION	248 990			.	.	.	.	.	.	.
A4 2.0 AVANT	191 990	180 000	-	√	√	√	√	√	√	√
RS Q3 2.5 SPORTBACK	332 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RS 6 4.0 AVANT PERFORMANCE	668 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RS 7 4.0 V8 PERFORMANCE	728 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
A5 2.0 SPORTBACK	294 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
A5 2.0 CABRIOLET	288 990	-	-20,2%	√	√	√	√	√	√	√
A5 3.2 V6 COUPÉ	294 990	-	-21,5%	√	√	√	√	√	√	√
A8 SEDAN TFSI 2.0	282 990		-	.	.	.	.	√	√	.
A7 SPORTBACK 2.0	295 990	300 000	-	√	√	√	√	√	√	√
A8 4.2 FSI 32V	558 990	560 000	-20,2%	√	√	√	√	√	√	√
A8 L 3.0 V6 TURBO	511 990	476 200	-	√	√	√	√	√	√	√
R8 5.2 V10 FSI PLUS	1 170 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
Q3 1.4 FLEX ATTRACTION	143 180	135 000	-	√	√	√	√	√	√	√
Q3 2.0 AMBIENTE	176 990	145 200	-13,1%	√	√	√	√	√	√	√
Q5 3.0	310 990	289 200	-	√	√	√	√	√	√	√
Q7 3.0 V6 TFSI AMBITION	389 990	378 000	-	√	√	√	√	√	√	√
TT COUPE 2.0 ATTRACTION	225 990	199 000	-	√	√	√	√	√	√	√
TTS COUPE 2.0	309 990	300 000	-	√	√	√	√	√	√	√

BENTLEY	1 CONCESSIONÁRIA									(11) 3096-0888
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
FLYING SPUR 6.0 W12	1 549 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 6.0 W12	1 414 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 6.0 W12	1 555 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 4.0 V8	1 132 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 4.0 V8	1 186 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√

BMW	80 CONCESSIONÁRIAS									0800-7073678
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
140i M SPORT ACT. FLEX	267 950	-	-18,8%	√	√	√	√	√	√	√
220i ACTIVE TOURER	186 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
320i ACTIVE FLEX	184 950	-	-19,8%	√	√	√	√	√	√	√
320i SPORT GP ACTIVE FLEX	174 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
328i SPORT	208 950	-	-18,5%	√	√	√	√	√	√	√
320i GRAN TURISMO SPORT	184 950	147 000	20,0 %							
428i CABRIO SPORT GP	278 950									
428i GRAN COUPÉ M SPORT	276 950	277 000	-	√	√	√	√	√	√	√
430i GRAN COUPÉ	276 950	277 000	-	√	√	√	√	√	√	√
528i M SPORT	270 950	270 000	-	√	√	√	√	√	√	√
I3 REX ENTRY	159 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
I3 REX FULL	179 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
I8	789 950	799 950	-	√	√	√	√	√	√	√
M2	379 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
M3	497 950	438 000	-	√	√	√	√	√	√	√
M4	469 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
X1 SDRIVE 20i	178 950	167 000	-14,3%	√	√	√	-	√	√	.
X3 XDRIVE 20i	230 950		23,1%		√	√	.		√	.
X4 XDRIVE 28i XLINE	314 950	300 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 XDRIVE 30d	418 850	393 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 XDRIVE 35I	415 950	385 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 M50d	509 950	517 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X6 XDRIVE 35I	407 950	410 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X6 M	847 850	-	-	√	√	√	√	√	√	√

CHERY	33 CONCESSIONÁRIAS									(11) 4802-7288
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CELER 1.5 HATCH	38 000	38 000	-12,5%	√	√	√	O	-	-	-
CELER 1.5 SEDÃ	37 900	37 900	-12,5%	√	√	√	O	-	-	-
QQ SMILE FLEX 1.0	25 880	28 890	-	O	O	√	-	-		
QQ LOOK 1.0	31 280	26 690	-15,1%	√	√	√	-	-	-	-
TIGGO 2.0 MANUAL	55 390	50 000	-	√	√	√	√	O	-	-
TIGGO 2.0 AUTOMÁTICO	58 990	52 900	-	√	√	√	√	√	-	

CHEVROLET	600 CONCESSIONÁRIAS									0800-7024200
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CAMARO CUPÊ 6.2 V8	250 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CAMARO CABRIOLET 6.2 V8	250 290	330 000	-	√	√	√	√	√	√	√
CAPTIVA ECOTEC 2.4	106 190	101 800	-13,5%	√	√	√	√	√	√	-
COBALT 1.8 LTZ	61 490	62 000	-12,1%	√	√	√	√	O	-	√
COBALT 1.8 ELITE	69 990	67 800	-	√	√	√	√	√	-	√
CRUZE 1.4 TURBO LT	91 990	89 900	-15,1%	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE 1.4 TURBO LTZ	102 990	99 900	-15,1%	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE SPORT6 1.4 TURBO LT	91 990	90 000	-	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE SPORT6 1.4 T. LTZ	103 990	99 900	-	√	√	√	√	√	√	√
MONTANA 1.4 FLEX LS	47 990	45 900	-11,0%	O	√	O	-	-	-	-
MONTANA 1.4 FLEX SPORT	57 590	53 900	-11,0%	√	√	√	-	-	-	-
ONIX 1.0 FLEX JOY	41 990	38 590	-8,9%	√	√	O	-		-	-
ONIX 1.0 FLEX LT	46 150	43 900	-8,9%	√	√	√	-	-	-	O
ONIX 1.4 FLEX LT	51 650	48 000	-8,9%	√	√	√	-	-	-	O
ONIX 1.4 FLEX EFFECT	54 990	49 000	-8,9%	√	√	√	-	-	-	√
ONIX 1.4 FLEX LTZ	58 650	54 500	-8,9%	√	√	√	-	O	-	√
ONIX 1.4 FLEX ACTIV	59 950	59 200	-8,9%	√	√	√	-	O	-	√
PRISMA 1.0 FLEX JOY	45 790	43 590	-10,2%	√	√	√	√	-	-	O
PRISMA 1.4 FLEX LT	55 190	53 900	-10,2%	.	.	.	.			O
PRISMA 1.4 FLEX LTZ	60 990	56 390	-10,2%	√	√	√	√	O	-	√
PRISMA 1.4 FLEX LTZ AUT.	67 050	63 900	-10,2%	√	√	√	√	√	-	√
SPIN 1.8 FLEX LS	59 990	57 990	-	√	√	√	-	-	-	-
SPIN 1.8 FLEX LT	63 590	61 000	-11,9%	√	√	√				
SPIN 1.8 FLEX LTZ	69 090	67 800	-11,9%	√	√	√	√	O	-	√
SPIN 1.8 FLEX ADVANTAGE	68 870	68 990	-	√	√	√	√	O	-	-
SPIN 1.8 FLEX ACTIV	73 490	59 [illegible]	11,9 %	.	.	.	.	O	-	
S10 CHASSI 2.8 DIE. 4x4 LS	111 690									
S10 CS 2.8 4x4 DIESEL LS	118 110	99 100	-13,4%	√	√	O	-	-	-	-
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LT	99 300	97 600	-13,4%	√	√	√	-	O	-	O
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LT AT	107 990	-	-13,4%	√	√	√	-	√	-	O
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LTZ	114 990	112 000	-13,4%	√	√	√	-	O	-	O
S10 CD 2.5 FLEX 4x4 LTZ	116 990	-	-13,4%	√	√	√	-	O	-	O

S10 CD 2.5 FLEX 4x4 LTZ AT	128 990	-	-13,4%	✓	✓	✓	-	✓	-	●
S10 CD 2.8 4x2 DIESEL LT	118 990	118 000	-13,4%	✓	✓	✓	-	●	-	●
S10 CD 2.5 4x2 ADVANTAGE	81 580	80 000	-13,4%	✓	✓	✓	-	●	✓	✓
S10 CD 2.8 4x4 HIGH COUNTRY	178 580	164 000	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	●
TRACKER 1.4 TURBO LT	81 990	79 300	-13,6%	✓	✓	✓	✓	✓	-	●
TRACKER 1.4 TURBO LTZ	92 380	85 500	-13,6%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
TRAILBLAZER 3.6 V6 4x4 LTZ	171 990	172 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TRAILBLAZER 2.8 4x4 DIES. LTZ	203 090	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

CHRYSLER — 48 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037130

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
300 C	224 900	224 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TOWN & COUNTRY V6 3.6 LIMITED	268 900	268 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

CITROËN — 121 CONCESSIONÁRIAS — 0800-0118088

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
C3 1.2 ORIGINE	52 540	45 000	-8,7%	✓	✓	✓	-	-	-	●
C3 1.2 ATTRACTION	55 940	47 000	-8,7%	✓	✓	✓	-	-	-	●
C3 1.6 16V EXCLUSIVE	65 490	53 000	-8,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
DS 3 1.6 16V THP	92 900	92 900	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
DS 4 CHIC 1.6 16V THP	102 900	102 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DS 5 BE CHIC 1.6 THP 16V	137 990	123 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DS 5 SO CHIC 1.6 THP 16V	159 990	138 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AIRCROSS 1.6 FEEL	64 380	58 000	-17,7%	✓	✓	✓	●	-	-	●
AIRCROSS 1.6 LIVE AUT.	67 980	63 300	-17,7%	✓	✓	✓	●	✓	-	✓
AIRCROSS 1.6 SHINE AUT.	78 400	68 300	-17,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
C4 PICASSO 1.6 BED. 5 LUG.	121 400	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND C4 PICASSO BED.	131 400	127 800	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C4 LOUNGE 1.6 GR. THP MAN.	75 590	-	-13,3%	✓	✓	✓	-	●	✓	-
C4 LOUNGE 1.6 GR. THP AUT.	84 990	-	-13,3%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
C4 LOUNGE 1.6 EXCL. THP	95 990	95 000	-13,3%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

DODGE — 48 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037140

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
DURANGO LIMITED	239 900	239 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JOURNEY R/T 2.6 V6 AUT	142 900	-	-16,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

FERRARI — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3087-0188

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
F12 BERLINETTA V12	9800 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CALIFORNIA T 3.9 V8	1900 000	1 900 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
458 SPIDER 4.5 V8	2600 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
488 GTB 3.9 V8	2 700 000	2 700 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

FIAT — 600 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7071000

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
500 CULT 1.4 FLEX	56 900	53 000	-13,4%	✓	✓	✓	-	●	✓	-
500 CABRIO 1.4 DUALOGIC	67 900	63 500	-13,4%	✓	✓	✓	●	✓	✓	●
500 ABARTH	84 000	81 500	-13,4%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
ARGO DRIVE 1.0	48 800	-	-	✓	✓	✓	-	-	✓	●
ARGO DRIVE 1.3	59 900	-	-	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
ARGO PRECISION 1.8	61 800	-	-	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
ARGO HGT 1.8	84 600	-	-	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
DOBLÒ ESSENCE 1.8	80 790	73 100	-12,5%	✓	✓	✓	-	-	-	●
DOBLÒ ADVENTURE 1.8	89 580	[illegible]	-12,5%	✓	✓	✓	-	-	-	●
GRAND SIENA ATTRACTIVE 1.0	44 240	44 000	-0,8%	●	✓	✓	●	-	-	✓
GRAND SIENA ATTRACTIVE 1.4	51 510	48 800	-0,8%	●	✓	✓	●	-	-	✓
GRAND SIENA ESSENCE 1.8	56 780	48 400	-0,8%	✓	✓	✓	●	●	✓	●
MOBI 1.0 EASY	38 700	38 700	-	●	✓	✓	●	✓	✓	●
MOBI 1.0 LIKE	38 180	36 900	-	✓	✓	✓	●	-	-	✓
MOBI 1.0 DRIVE	40 870	39 200	-	✓	✓	✓	●	-	-	✓
MOBI 1.0 WAY	40 890	39 890	-	✓	✓	✓	●	-	✓	✓
MOBI 1.0 DRIVE GSR	44 780	44 780	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PALIO 1.0 EVO ATTRACTIVE	44 570	39 000	-12,1%	✓	✓	●	-	-	-	✓
PALIO 1.4 EVO ATTRACTIVE	48 920	41 000	-12,1%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
PALIO 1.6 ESSENCE	53 470	45 800	-12,1%	✓	✓	✓	✓	●	-	✓
PALIO 1.8 SPORTING	54 120	48 000	-12,1%	✓	✓	✓	✓	●	-	✓
PUNTO 1.4 ATTRACTIVE	53 310	48 000	-10,8%	●	✓	✓	-	-	-	-
PUNTO 1.6 ESSENCE	59 410	52 600	-10,8%	✓	✓	✓	-	●		
UNO 1.0 DRIVE	42 960	-	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	✓
UNO 1.0 WAY	44 150	41 980	-10,7%	✓	✓	✓	-	-	-	✓
UNO 1.3 WAY	49 120	51 297	-10,7%	✓	✓	✓	●	●	●	✓
UNO 1.3 SPORTING	51 080	49 340	-10,7%	✓	✓	✓	●	●	●	✓
UNO 1.3 SPORTING	55 580	53 780	-10,7%	✓	✓	✓	●	✓	✓	✓
STRADA 1.4 WORKING	48 450	44 500	-10,5%	●	●	●	-	-	-	✓
STRADA 1.4 HARD WORKING CE	59 050	54 500	-10,5%	●	●	●	✓	-	-	✓
STRADA 1.4 HD WORKING CD	66 620	61 400	-10,5%	●	●	●	✓	-	-	✓
STRADA ADVENTURE CE 1.8	68 620	63 300	-10,5%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
STRADA ADVENTURE CD 1.8	75 510	69 500	-10,5%	✓	✓	✓	✓	●	-	-
TORO 1.8 FREEDOM 4X2	85 860	84 800	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
TORO 2.0 FREEDOM 4X2 DIE.	102 210	100 700	-	✓	✓	✓	✓	●	-	✓
TORO 2.0 VOLCANO 4X4 DIE.	128 850	127 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WEEKEND 1.4 ATTRACT.	58 800	54 900	-12,7%	●	✓	✓	-	●	-	✓
WEEKEND 1.8 ADV	73 860	69 900	-12,7%	✓	✓	✓	●	●	-	✓

FORD — 399 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7033673

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
ECOSPORT 1.6 SE	72 800	67 000	-16,4%	✓	✓	✓	-	-	-	-
ECOSPORT 1.6 FREESTYLE	80 300	73 100	-16,4%	✓	✓	✓	✓	-	✓	-
ECOSPORT 1.6 F STYLE AUT.	85 300	-	-16,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
ECOSPORT 2.0 F STYLE 4WD	91 000	83 800	-16,4%	✓	✓	✓	✓	-	✓	-
ECOSPORT 2.0 TITANIUM	84 700	80 400	-16,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
EDGE 3.5 V6 TITANIUM	296 100	296 000	-13,9%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KA SE 1.0	43 760	40 500	-8,9%	✓	-	-				
KA SEL 1.0	50 580	46 800	-8,9%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
KA SE 1.5	53 490	48 100	-8,9%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA SEL 1.5	54 890	54 700	-8,9%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
KA TRAIL 1.0	47 690	47 700	-	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA+ SE 1.0	46 780	45 000	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA+ SE 1.5	51 290	51 300	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA+ SEL 1.5	60 680	62 100	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
NEW FIESTA HATCH 1.6 SE	53 660	52 000	-11,8%	✓	✓	✓	-	●	-	●
NEW FIESTA HT. 1.6 SE PLUS	55 890	-	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NEW FIESTA HATCH 1.6 TIT.	68 890	68 900	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NEW FIESTA HAT. 1.0 TURBO	73 890		-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NEW FIESTA SEDÃ 1.6 SE	61 580	57 800	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NEW FIESTA SEDÃ 1.6 TIT.	74 190	68 900	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 1.6 SE	77 200	70 590	-14,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 2.0 P SHIFT SE	85 900	83 490	-14,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 2.0 P SHIFT TI	104 900	101 290	-14,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS FASTBACK 2.0 SE P.S.	85 990	82 690	-13,7%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
FOCUS FASTBACK 2.0 TITAN.	110 840	101 290	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 SEL E.B.	124 700	-	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 TITANIUM AWD E.B.	158 700	-	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 HYBRID	163 700	140 000	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX XLS	103 860	93 500	-11,8%	✓	✓	✓	✓	●	-	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX XLT	114 390	108 900	-11,8%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX LTD.	123 790	116 000	-11,8%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
RANGER CD 3.2 XLS 4x4	143 490	131 000	-11,8%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
RANGER CD 3.2 XLT 4x4	169 090	[illegible]	-11,8%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓

HONDA — 225 CONCESSIONÁRIAS — 0800 70134 32

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
ACCORD 3.5 V6 EX AUT.	162 500	162 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CITY 1.5 FLEX DX	60 800	53 000	-10,4%	✓	✓	✓	-	●		
CITY 1.5 FLEX LX	69 000	70 000	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓		
CITY 1.5 FLEX EX	75 700	75 800	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
CITY 1.5 FLEX EXL	81 400	82 400	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
CIVIC 2.0 FLEX SPORT	87 900	87 900	-12,2%	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
CIVIC 2.0 FLEX SPORT CVT	94 900	94 900	-12,2%	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
CIVIC 2.0 FLEX EX	98 400	98 400	-12,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CIVIC 2.0 FLEX EXL	105 900	105 900	-12,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CIVIC 1.5 TOURING	124 800	124 800	-12,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CIVIC 2.0 SI	132 100	115 000	-12,2%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓

CR-V 2.0 FLEX 4x4 EXL	148 000	148 000	-17,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FIT 1.5 FLEX DX MEC.	57 200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	O	-	-
FIT 1.5 FLEX LX MEC.	62 100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	O	-	-
FIT 1.5 FLEX DX CVT	63 200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
FIT 1.5 FLEX EX	73 800	73 800	-18,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
FIT 1.5 FLEX EXL	78 800	78 800	-18,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
HR-V 1.8 FLEX LX MEC.	78 800	78 800	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
HR-V 1.8 FLEX LX	86 800	86 800	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
HR-V 1.8 FLEX EX	93 000	93 000	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
HR-V 1.8 FLEX EXL	101 400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
HR-V 1.8 FLEX TOURING	105 900	-	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WR-V 1.5 FLEX EX	79 400	79 400	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
WR-V 1.5 FLEX EXL	83 400	83 400	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓

HYUNDAI — 208 CONCESSIONÁRIAS — 0800-555545

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
AZERA 3.0	188 900	182 000	-23,8%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
CRETA 1.6 ATTITUDE	72 990	72 900	-	✓	✓	✓	✓	O	-	-
CRETA 1.8 PULSE	85 740	85 740	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CRETA 2.0 PULSE	92 490	92 490	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CRETA 2.0 PRESTIGE	98 990	99 990	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✓	[illegible]
ELANTRA 2.0	84 900	80 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	O	✓
ELANTRA 2.0 TOP	114 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HB20 1.0 12V COMFORT	42 500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	O		
HB20 1.0 12V OCEAN	49 755	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	O	-	-
HB20 1.0 12V TURBO	49 830	48 345	-11,3%	✓	✓	✓	-	O	-	-
HB20 1.6 16V COMFORT PLUS	52 990	48 745	-11,8%	✓	✓	✓	-	✓	-	-
HB20 1.6 16V PREMIUM	58 630	51 900	-11,3%	✓	✓	✓	✓	✓	-	O
HB20 R SPEC 1 6 16V	61 330	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	[illegible]
HB20S 1.0 12V COMFORT PLUS	50 065	47 800	-8,1%	✓	✓	✓	•	•	•	•
HB20S 1.0 12V TURBO	54 065	45 495	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			
HB20S 1.6 16V COMFORT	56 615	51 500	-8,1%	✓	✓	✓	-	O	-	-
HB20S 1.6 16V PREMIUM	67 485	62 200	-8,1%	✓	✓	✓	✓	✓	-	O
HB20X 1.6 16V STYLE	58 845	57 300	-8,8%	✓	✓	✓	•	O	-	✓
HB20X 1.6 16V PREMIUM	68 295	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
IX35 2.0 FLEX AUT.	99 990	96 000	-16,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
I30 1.8	85 990	88 000	-13,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
SANTA FE 3.3 V6	186 702	[illegible]	-	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TUCSON GLS 2.0 16V AUT	69 990	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	-	[illegible]
NEW TUCSON 1.6 16V AUT.	138 900	138 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

JAC — 41 CONCESSIONÁRIAS — 0800-5220888

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
J2 1.4I	38 990	38 000	-17,2%	✓	✓	✓	✓	•	-	-
J3 S 1.5 FLEX HATCH	38 990	40 000	-	✓	✓	✓	✓	-	-	-
J3 S 1.5 FLEX SEDAN	41 990	41 000	-	✓	✓	✓	✓	-	-	-
J5 1.5	54 990	50 000	-22,5%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
J6 2.0	80 990	80 000	-17,3%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
T5 1.5	69 990			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	O	-	[illegible]
T5 1.5 CVT	71 490		-	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	✓	-	[illegible]
T5 2.0	78 990	-	-	✓	✓	✓	✓	-	-	O

JAGUAR — 25 CONCESSIONÁRIAS — (11) 3081-1322

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
F-TYPE 3.0 V6 TURBO	459 082	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
F-TYPE S	537 783	524 420	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
F-TYPE S CONVERSÍVEL	543 871	524 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
F-TYPE R COUPÉ V8	782 757	752 700	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
F-TYPE SVR COUPÉ V8	883 112	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
F-PACE PRESTIGE	309 700	309 300	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
F-PACE S	408 300	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
XE PURE 2.0	192 360	181 600	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XE S V6 3.0	327 380	181 600	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XF PRESTIGE 2.0 16V	273 620	263 120	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XF S 3.0 V6	388 820	381 100	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XFR 5.0 V8	458 500	417 700	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XJ R-SPORT 3.0 V6	511 255	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XJ PORTFÓLIO 3.0 V6	472 400	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

JEEP — 180 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037150

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
COMPASS SPORT 2.0	103 490	[illegible]	-	[illegible]	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COMPASS LONGITUDE 2.0	112 490	[illegible]	-	[illegible]	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COMPASS LONGITUDE 2.0	137 990	132 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COMPASS TRAILHAWK 2.0	154 990	149 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CHEROKEE 3.2 V6 LIMITED	184 900	184 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND CHEROKEE LAREDO V8	184 900	184 900	-18,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND CHEROKEE LIMITED V8	229 900	229 900	-18,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
G. CHEROKEE LIMITED DIESEL	289 900	289 900	-18,0%	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENEGADE 1.8 FLEX	72 990	72 000	•	✓	✓	✓	✓	O	✓	✓
RENEGADE SPORT 1.8	80 990	79 500	•	✓	✓	✓	✓	O	✓	✓
RENEGADE SPORT 2.0 DIESEL	115 990	110 000	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RENEGADE LONGITUDE 1.8	82 990	91 000	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RENEGADE LIMITED 1.8	98 990	[illegible]	-	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENEGADE LONG. 4x4 DIES.	123 490	123 500	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RENEGADE TRAILHAWK 4x4 DI.	136 990	137 000	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WRANGLER SPORT V6	184 900	169 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

KIA — 130 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7711611

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
CADENZA 3.5 V6	184 900	130 000	-32,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CERATO 1.6 16V	79 990	68 000	-13,7%	✓	✓	✓	✓	✓	•	✓
GRAND CARNIVAL	244 900	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MOHAVE EX 3.0 V6 AUT	219 900	[illegible]	21,5%	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
OPTIMA EX 2.4 16V AUT.	106 900	107 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PICANTO 1.0 FLEX MEC.	40 490	39 900	-	✓	✓	✓	•	O	•	✓
SORENTO 3.3 V6 4x2	189 990	180 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SOUL 1.6 16V FLEX	88 990	[illegible]	10,6%	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	-	-	[illegible]
SPORTAGE 2.0 16V FLEX	112 990	106 900	-16,5%	✓	✓	✓	✓	✓	•	✓

LAMBORGHINI — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3061-3300

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
HURACÁN 5.2 V10	2 800 000	•	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AVENTADOR LP 700-4	4 100 000			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
AVENTADOR LP 700-4 ROADS.	4 900 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

LAND ROVER — 35 CONCESSIONÁRIAS — 0800-122739

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
DISCOVERY 3.0 TD V6 SE	363 000	325 000	-17,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DISCOVERY 3.0 V6 HSE	389 000	363 700	-17,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DISCOVERY SPORT SE 2.0	221 886	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
DISCOVERY SPORT SE DIESEL	240 586	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RANGE R. EVOQUE SE	229 500	217 000	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
R. ROVER EVOQUE HSE DYN.	252 900	249 900	-14,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
R. ROVER EVOQUE CONVERS.	282 500	282 500	-14,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
R. ROVER EVOQUE SE DIESEL	249 500	230 000	-14,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
R. ROVER SPORT S 5.0 V8	382 100	419 200	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
R. ROVER SPORT HSE 3.0 TD V6	467 800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
R. ROVER SPORT HSE 3.0 TD V6	492 387		-	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
R. ROVER SPORT S 5.0 V8	705 100	595 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
R. ROVER VOGUE 4.4 V8 DIESEL	567 400	606 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
R. ROVER SV AUTOBIOG. S. D V8	888 000			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

LIFAN — 42 CONCESSIONÁRIAS — (11) 4029-0763

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
530 1.5	41 990	41 900	-	✓	✓	✓	-	-	-	-
X60 TALENT 1.8 16V	50 990	-	-18,0%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
X60 VIP 1.8 16V	63 990	-	-18,0%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓

LEXUS — 9 CONCESSIONÁRIA — 0800-7030206

	TABELA	REAL	DESV	AR	CIR	VIO	RE	AUT	ESP	MUL
CT 200H 1.8 HÍBRIDO	134 000	136 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ES 350 3.5 V6 AUT.	220 000	220 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NX 200T 2.0 TURBO LUXURY	216 300	224 600	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RX 350 3.5 V6 AUT.	267 000	267 000	•	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RX 350 3.5 V6 F-SPORT AUT.	352 850	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LS 460L 4.6 V8 AUT.	585 000	585 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

MASERATI	1 CONCESSIONÁRIA									(11) 3047-0388
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
GHIBLI 3.0 V6 330 CV (A.T.)	580 000	580 000								
GRANTURISMO SPORT 4.7 V8 460 CV (A.T.)	980 000	980 000	-							
LEVANTE S PORT 3.0 V6 430 CV (A.T.)	650 000		-							
QUATTROPORTE 3.8 V8 530 CV (A.T.)	1 350 000	1 250 000								

MERCEDES-BENZ	16 CONCESSIONÁRIAS									0800-7772834
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
A 200 163 CV (A.E.)	148 900	138 900	-							
A 250 2.0 TURBO 224 CV (A.T.)	204 900	194 900	-							
B 200 TURBO SPORT 156 CV (A.T.)	155 900	140 900	-21,9%				-			
C 180 AVANTGARDE 156 CV (A.T.)	188 900	162 900	-18,4%				-			
C 200 AVANTGARDE 184 CV (A.T.)	188 900	160 900	-18,4%							
C 250 TURBO SPORT 211 CV (A.T.)	275 900	[illegible]	-18,4%				-			
C 250 COUPÉ 211 CV (A.E.)	267 900	-	-				-			
C 43 AMG 4MATIC 367 CV (A.E.)	387 900	-	-							
C 63 AMG S COUPE 510 CV (A.E.)	615 900	-	-							
C 450 AMG 367 CV (A.E.)	377 900	343 900	-				-			
CLS 400 333 CV (A.E.)	420 900	396 900	-							
CLA 200 URBAN 211 CV (A.E.)	172 900	153 900	-				-			
CLA 45 AMG 381 CV (A.E.)	334 900	333 900	-							
E 250 AVANTGARDE 211 CV (A.E.)	318 900	-	-							
GLA 200 ADVANCE 156 CV (A.E.)	168 900	156 900	-16,7%							
GLC 250 2.0 TURBO 211 CV (A.E.)	262 900	228 900	-							
GLC 250 2.0 COUPE 211 CV (A.E.)	308 900	-	-							
GLE 3500 4MATIC 258 CV (A.E.)	405 900	405 900	-							
GLE COUPE 350 333 CV (A.E.)	368 900									
S 500 L 4.7 V8 BITURBO 455 CV (A.E.)	681 900	-	-							
S 63 L AMG 5.5 V8 BITURBO 612 CV (A.E.)	1 058 900	-	-							
AMG SL 63 3.0 V6 333 CV (A.E.)	864 900	-	-							
AMG GT R 4.0 V8 585 CV (A.T.)	1 199 900	-	-							

MINI	28 CONCESSIONÁRIAS									0800-7073578
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
CLUBMAN 2.0 TURBO 192 CV (GAS)	179 950		-							
COOPER S EXCLUSIVE 178 CV (GAS)	124 950	105 000	-15,9%							
COOPER S TOP 178 CV (GAS)	141 950	134 000	-15,6%							
COOPER S 5 PORTAS 178 CV (GAS)	122 950	139 950	-15,6%							
COOPER SEVEN 136 CV (GAS)	148 950									
COOPER S TOP 5 PORTAS 178 CV (GAS)	147 950		-15,6%							
COOPER S COUPÉ 184 CV (GAS)	130 950	126 000	-15,6%							
COOPER JOHN C. WORKS 231 CV (GAS)	184 950		-							
COOPER COUNTRYMAN 136 CV (GAS)	144 950									

MITSUBISHI	170 CONCESSIONÁRIAS									0800-7020404
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
ASX 2.0 OUTDOOR 4X4 160 CV (GAS)	102 990	100 000	-13,9%							
ASX 2.0 OUTDOOR 4X2 160 CV (GAS)	107 990	108 000	-13,9%							
ASX 2.0 4X2 AUT. 160 CV (GAS)	104 990		-13,9%							
ASX 2.0 AWD 160 CV (GAS)	118 990	117 000	-13,9%							
ASX 2.0 S 160 CV (GAS)	127 990		-13,9%							
LANCER SEDÃ 2.0 MANUAL 160 CV (GAS)	65 190	70 000	-17,1%							
LANCER SEDÃ 2.0 HL AUT. 160 CV (GAS)	71 190	74 000	-17,1%							
LANCER SEDÃ 2.0 GT 160 CV (GAS)	68 190	92 000								
L200 TRITON HLS 2.4 4x4 181/190 CV (DIES)	91 990	85 500	-15,5%							
L200 TRITON GLX 3.2 4x4 190 CV (DIES)	114 990	108 000	-15,5%							
L200 TRITON HPE 2.4 4x4 181/190 CV (DIES)	164 990	139 900	-15,5%							
L200 TRITON SAVANA 3.2 4x4 200 CV (DIES)	131 990	131 000	-15,5%							
L200 TRITON SPORT 2.4 GLS 4x4 181 CV (DIES)	131 990									
L200 TRITON SPORT 2.4 HPE 4x4 200 CV (DIES)	164 990		-							
OUTLANDER 2.0 16V AUT. 145 CV (GAS)	135 8850	131 000	-14,3%							
OUTLANDER 2.2 16V AUT. 175 CV (GAS)	181 990		-14,3%							
PAJERO FULL 3.2 16V AUT. DIESEL 200 CV (5 LUG.)	239 990		-16,8%							
PAJERO HPE 3.5 V6 FLEX 16V GASOLINA/ETANOL (GAS)	188 990	180 000								

NISSAN	160 CONCESSIONÁRIAS									0800-0111090
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT

FRONTIER 2.5 S 4x4 CD 16V TURBO DIESEL 190 CV (DIES)	118 380	120 300	-14,9							
FRONTIER 2.5 4x4 CD 16V TURBO DIESEL 190 CV (DIES)	140 390	142 000	-							
FRONTIER 2.5 SL 4X4 CD 16V TURBO DIESEL 190 CV (DIES)	153 990	145 000	-							
FRONTIER 2.3 4X4 CD 16V TURBO DIESEL 168 CV (DIES)	188 700	-	-							
GT-R PREMIUM 4.0 V6 570 CV (GAS)	900 000	-	-							
KICKS 1.6 16V CVT [illegible]	84 900	[illegible]	-							
KICKS 1.6 SL CVT 114 CV (GAS)	91 900	[illegible]	-							
MARCH 1.0 CONFORTO 78 CV (GAS)	38 790	38 790	-11,8%				-	-	-	
MARCH 1.0 S 75 CV (GAS)	44 990	43 690	-11,8%				-	-	-	
MARCH 1.6 16V 111 CV (GAS)	50 990	53 000	-11,8%							
MARCH 1.6 16V CVT 111 CV (GAS)	56 990	57 000	-11,8%							
MARCH 1.6 SL CVT 111 CV (GAS)	60 990	58 990	-11,8%							
SENTRA 2.0 S 140 CV (GAS)	81 900	78 000	-12,5%							
SENTRA 2.0 16V 140 CV (GAS)	84 900	78 000	-12,5%							
SENTRA 2.0 SL 140 CV (GAS)	95 290	88 000	-12,5%							
VERSA 1.0 CONFORTO 77 CV (GAS)	47 990	46 500	-14,4%				-	-	-	
VERSA S 1.0 77 CV (GAS)	49 990	48 000	-14,4%				-	-	-	
VERSA SV 1.6 111 CV (GAS)	58 990	53 200	-14,4%							
VERSA SV CVT 1.6 111 CV (GAS)	60 990	58 000	-							
VERSA SL 1.6 111 CV (GAS)	62 990	61 500	-							
VERSA UNIQUE 1.6 111 CV (GAS)	68 840	68 000	-14,4%							

PEUGEOT	108 CONCESSIONÁRIAS									0800-7032420
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
208 ACTIVE 1.2 82/84 CV (GAS)	51 188	48 000	-11,8%				-	-	-	
208 ALLURE 1.2 82/84 CV (GAS)	57 990	55 000	-11,8%				-	-	-	
208 GRIFFE 1.6 AUT. 165/173 CV (GAS)	67 990	64 900	-11,8%					-	-	
208 GT THP 1.6 AUT. 173/180 CV (GAS)	81 990	80 000	-11,8%					-	-	
308 1.6 THP ALLURE 173/180 CV (GAS)	80 590	81 500	-14,8%							
408 1.6 GRIFFE THP 165/166 CV (GAS)	85 990	80 500	-17,8%							
2008 1.6 ALLURE 122 CV (GAS)	72 890	70 000	-							
2008 1.6 ALLURE AUT. 122 CV (GAS)	76 890	73 000	-							
2008 1.6 GRIFFE AUT. 122 CV (GAS)	82 490	78 000	-							
2008 1.6 THP GRIFFE 173 CV (GAS)	87 990	85 500	-							
3008 1.6 THP 16V GRIFFE 165 CV (GAS)	118 890	106 000	-14%							

PORSCHE	9 CONCESSIONÁRIAS									(11) 3061-9544
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
911 TURBO 3.8 [illegible]	897 000									
911 TURBO S 3.8 [illegible]	1 233 000		-							
911 CARRERA 3.0 AUT. 370 CV (GAS)	909 000	-	-							
911 CARRERA S CABRIO 3.8 AUT. 400 CV (A.E.)	996 000	-	-							
911 CARRERA 4S COUPÉ 3.8 AUT. 400 CV (A.E.)	985 000	-	-							
911 TARGA 4 3.0 AUT. 370 CV (A.E.)	991 000	-	-							
911 TARGA 4S 3.0 AUT. 420 CV (A.E.)	790 000	-	-							
718 BOXSTER 2.0 300 CV (A.E.)	350 000	365 000	-							
718 BOXSTER S 2.5 350 CV (GAS)	488 000	442 000	-							
CAYENNE 3.0 V6 340 CV (DIES)	388 000	388 000	-							
CAYENNE S E-HYBRID 416 CV (A.E.)	452 000	-	-							
CAYENNE S 4.0 V8 TIPTRONIC 420 CV (A.E.)	500 000	477 000	-							
CAYENNE TURBO S 4.8 V8 570 CV (A.E.)	652 000	-	-							
718 CAYMAN 2.0 300 CV (A.E.)	398 000	387 000	-							
718 CAYMAN S 2.5 350 CV (A.E.)	446 000	442 000	-							
MACAN 250 CV (A.E.)	333 000	318 000	-							
MACAN S 340 CV (A.E.)	427 000	403 000	-							
MACAN TURBO 3.6 400 CV (A.E.)	542 000	506 000	-							
PANAMERA 4S 2.9 440 CV (A.E.)	758 000	-	-							
PANAMERA TURBO 4.8 V8 550 CV (A.E.)	981 000	931 000	-							

RAM	48 CONCESSIONÁRIAS									0800-7037148
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
2500 LARAMIE 6.7 4X4 370 CV (DIES)	259 900	261 000	-						-	-

RENAULT	288 CONCESSIONÁRIAS									0800-0555615
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MOT
CAPTUR 1.6 ZEN 120/118 CV (GAS)	78 900	78 900	-				-			
CAPTUR 1.6 ZEN CVT 120/118 CV (GAS)	84 900	-	-				-			
CAPTUR 2.0 INTENSE 148/143 CV (GAS)	88 490	88 490	-				-			

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
DUSTER 1.6 EXPRESSION	67 200	63 000	-14%	✓	✓	✓	-	O		
DUSTER 1.6 DAKAR 16V	75 290	-	-14%	✓	✓	✓	✓	O	✓	✓
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE	84 120	-	-14%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE 4x4	88 620	81 000	-14%	✓	✓	✓	✓	O	-	O
DUSTER OROCH 1.6 EXPRES.	69 990	65 990	-14%	✓	✓	✓	O	-	-	O
DUSTER OROCH 1.6 DYNAM.	70 580	66 790	-14%	✓	✓	✓	O	-	-	O
DUSTER OROCH 2.0 DYNAM.	78 580	70 790	-14%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
FLUENCE 2.0 PRIVILÈGE	103 600	99 000	-13,9%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KWID 1.0 LIFE	29 990	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KWID 1.0 ZEN	34 990	-	-	✓	✓	✓	-	-	-	-
KWID 1.0 INTENSE	39 990	-	-	✓	✓	✓	-	-	-	✓
LOGAN 1.0 AUTHENTIQUE	44 000	44 000	-10,7%	O	✓					
LOGAN 1.0 EXPRESSION	48 200	43 500	-10,7%	✓	✓	✓	O	-	-	O
LOGAN 1.6 EXPRESSION	52 750	47 000	-10,7%	✓	✓	✓	O	O	-	O
LOGAN 1.6 DYNAMIQUE	56 400	51 000	-10,7%	✓	✓	✓	O	O		O
SANDERO 1.0 AUTHENT.	42 900	37 400	-8,2%	O	✓					
SANDERO 1.0 EXPRES.	46 450	38 900	-8,2%	✓	✓	✓	O	-	-	O
SANDERO 1.6 EXPRESSION	48 170	38 700	-8,2%	✓	✓	✓	O	O	-	O
SANDERO 1.6 DYNAMIQUE	51 900	46 000	-8,2%	✓	✓	✓	O	O	-	O
SANDERO 1.6 GT LINE	54 620	49 000	-8,2%	✓	✓	✓	O	O	-	O
SANDERO 1.6 STEPWAY	59 720	52 900	-8,2%	✓	✓	✓	O	O	-	O
SANDERO 2.0 R.S.	62 500	58 880	-8,2%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓

ROLLS-ROYCE — 1 CONCESSIONÁRIA — 3078-8252

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
GHOST SERIES II	1 750 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WRAITH	3 350 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

SUBARU — 17 CONCESSIONÁRIAS — 0800-551271

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
FORESTER 2.0 16V S	131 900	113 400	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FORESTER 2.5 16V XT TURBO	152 990	157 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
IMPREZA 2.0 SEDÃ 4x4 MEC.	104 900	105 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LEGACY 3.6 4x4 AUT.	161 900	152 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OUTBACK 3.6 6 CIL. 24 V	172 900	153 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
STI 2.5	207 900	199 000	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
WRX 2.0 DIT	158 900	158 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XV	112 900	109 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

SUZUKI — 45 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7703380

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
VITARA 1.6 16V 4ALL	78 500	78 700	-	✓	✓	✓	✓	O	O	✓
VITARA 1.4 TURBO 4SPORT 4X2	107 990	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND VITARA 2.0 MEC.	85 900	85 900	-	✓	✓	✓	-	O	-	-
JIMNY 1.3 4x4 MANUAL	65 990	63 000	-13,1%	✓	✓	✓	-	-	-	O
SCROSS 1.6 4STYLE 4X2	86 690	84 900	-	✓	✓	✓	-	O	✓	✓
SCROSS 1.6 STYLE 4X4	115 990	108 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

TAC — 2 CONCESSIONÁRIAS — (61) 3542-2264

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
TAC 2.3 DIESEL 4X4	89 900	90 000	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓

TOYOTA — 219 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7030206

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
CAMRY 3.5 V6 AUT.	204 990	180 400	-18,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COROLLA 1.8 GLI	91 990	90 000	-11,7%	✓	✓	✓	-	✓	✓	
COROLLA 2.0 XEI	103 890	100 000	-11,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COROLLA 2.0 XRS	109 500	-	-11,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COROLLA 2.0 ALTIS	118 990	115 000	-11,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ETIOS 1.3 X	46 080	44 700	-10,6%	✓	✓	✓	O	O	-	-
ETIOS 1.5 XS	51 190	50 400	-10,6%	✓	✓	✓	O	O	-	-
ETIOS 1.5 XLS AUT.	61 390	60 500	-10,6%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS 1.5 PLATINUM	62 480	64 700	-10,6%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS 1.5 CROSS	64 490	-	-10,6%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS SEDAN 1.5 X	50 690	50 000	-12,4%	✓	✓	✓	O	O	-	-
ETIOS SEDAN 1.5 XLS AUT.	64 180	63 600	-12,4%	✓	✓	✓	✓	✓		
ETIOS SEDAN PLATINUM 1.5	68 380	68 300	-12,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
HILUX CD SR 2.7 FLEX 4x2	113 280	111 700	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HILUX CD SRV 2.7 FLEX 4x4	133 070	131 200	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HILUX CD 2.8 SRV DIESEL 4x4	168 670	168 700	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HILUX CD 2.8 SRX DIESEL 4x4	188 870	180 000	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SW4 2.7 SR 4x4 5 LUG.	164 320	164 320	-12,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SW4 2.8 SRX 4x2 5 LUG.	225 580	220 200	-12,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SW4 2.8 SRX 4x4 D. 7 LUG.	241 920	241 600	-12,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PRIUS 1.8 VVT-i	126 600	118 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RAV4 2.0 4x2	150 290	150 290	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

TROLLER — 20 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7033673

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
T4 3.2 DIESEL	127 088	120 000	-	✓	✓	✓				

VOLKSWAGEN — 600 CONCESSIONÁRIAS — 0800-1052775

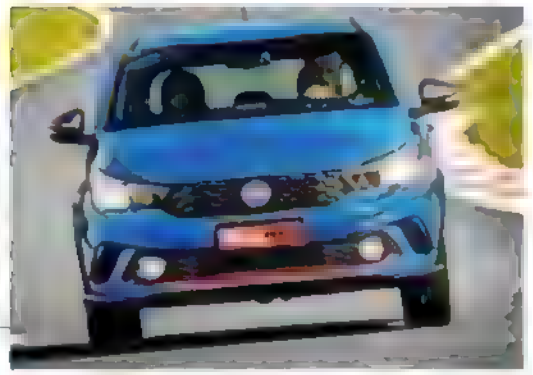
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
AMAROK S 2.0T	113 990	102 000	-16,4%	✓	✓	O	O	-	✓	-
AMAROK TREND 2.0T	148 990	145 000	-16,4%	✓	✓	✓	O	✓	✓	✓
AMAROK CD HI. 2.0T	167 880	165 000	-16,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CROSSFOX 1.6	72 080	67 800	-12,1%	O	✓	✓	✓	O	-	-
CROSS UP! 1.0	55 600	-	-12,1%	✓	✓	✓	O	O	-	O
FOX 1.0 4P TRENDLINE	49 370	46 400	-4,8%	O	✓	O			-	
FOX 1.6 HIGHLINE	63 120	58 400	-4,8%	O	✓	✓		O		
FUSCA 2.0 TSI	124 700	125 000	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	-
GOL 1.0 TRENDLINE 5P	42 290	38 500	-11,8%	O	O	O	-	-	-	O
GOL 1.6 TRENDLINE	47 740	44 050	-11,8%	O	O	O			-	O
GOL 1.6 COMFORTLINE	49 830	50 600	-11,8%	✓	✓	✓	O	O	-	O
JETTA 1.4 TSI TRENDLINE	86 431	85 700	-12,8%	✓	✓	✓	✓	O	✓	
JETTA 1.4 TSI COMFORTLINE	93 938	88 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JETTA 2.0 TSI HIGHLINE DSG	106 249	112 000	-12,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF 1.0 TSI COMFORT. MEC.	77 247	75 000	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF 1.6 COMFORTLINE MEC.	78 130	78 000	-13,2%	✓	✓	✓	✓	O	✓	✓
GOLF 1.4 HIGHLINE AUT.	107 800	107 000	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF 2.0 GTI	132 250	122 000	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF VARIANT 1.4 COMFORT.	97 020	98 000	-10,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF VARIANT 1.4 HIGHLINE	107 980	107 980	-10,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PASSAT COMFORTLINE 2.0 TSI	164 890	161 700	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PASSAT HIGHLINE 2.0 TSI	177 432	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SAVEIRO C.S. ROBUST 1.6	47 250	45 200	-11,4%	O	O	O				
SAVEIRO TREND CAB. S. 1.6	56 250	51 150	-11,4%	✓	O	O				✓
SAVEIRO CROSS C.E. 1.6	72 250	70 500	-11,4%	O	✓	✓	✓	-	-	-
SAVEIRO CAB. DP 1.6 ROBUST	68 790	73 800	-	O	✓	✓				
SAVEIRO CAB. DP TREN. 1.6	66 890	[illegible]	-11,4%	✓	✓	✓	✓			✓
SAVEIRO CAB. DP 1.6 HIG	68 350	[illegible]	-11,4%	O	✓	✓	✓	-	-	-
SAVEIRO CAB. DP 1.6 CROSS	75 490	[illegible]	-11,4%	O	✓	✓	✓	-	-	-
SPACE CROSS 1.6	85 700	[illegible]	-13,2%	✓	✓	✓	✓	O	-	-
SPACEFOX 1.6 TREND	66 500	66 100	-13,2%	✓	✓	✓			-	
SPACEFOX 1.6 HIGHLINE	80 240	78 700	-13,2%	✓	✓	✓	✓	O	✓	
TIGUAN 1.4 TSI 4x2	126 270	126 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TOUAREG 3.6 V6 4x4	337 630	314 150	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
UP! 1.0 TAKE	37 990	33 100	-4,4%	O	O	O		-	-	-
UP! 1.0 MOVE TSI	52 790	48 200	-4,4%	✓	✓	✓	O	O		O
UP! 1.0 MOVE CONNECT	54 890	55 000	-	✓	✓	✓	O	O	-	✓
UP! 1.0 HIGH TSI	57 100	52 250	-4,4%	✓	✓	✓				O
VOYAGE 1.0 TRENDLINE	49 260	44 100	-10,3%	O	O	O	-	-	-	-
VOYAGE 1.6 TRENDLINE	52 750	48 000	-10,3%	O	O	O	-	-	-	-
VOYAGE 1.6 COMFORTLINE	54 450	53 000	-10,3%		✓	✓	✓	O	-	O
VOYAGE 1.6 HIGHLINE	60 310	57 300	-10,3%	✓	✓	✓	✓	O	-	✓

VOLVO — 28 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7077590

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	PE	AUT	ESP	MUL
S60 T5 2.0 DRIVE-E MOMENTUM	171 950	153 000		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
S60 T6 R DESIGN 2.0 DRIVE-E	236 950	210 000		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V40 T3 2.0 KINETIC	138 950	110 000	-15,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V40 T4 2.0 CROSS COUNTRY	163 950	156 900	-15,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V60 T4 2.0 KINETIC	182 950	185 950	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V60 T5 2.0 R-DESIGN	241 950	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T5 MOMENTUM	186 950	185 000	-11%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T5 2.0 R-DESIGN	238 950	216 500	-11%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T6 INSCRIPTION 2.0	263 000	[illegible]	-11%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 D5 DIESEL 2.4	219 950	[illegible]	-11%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 T6 MOMENTUM 2.0	362 950	[illegible]		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 D5 MOMENTUM 2.0	415 950	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 T8 INSCRIPTION	468 950	456 950	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

RANKING DOS TESTES

Um resumo dos carros testados (com gasolina) por QUATRO RODAS



OS MAIS ECONÔMICOS*

HATCHES COMPACTOS	
1 VW MOVE UP! 1.0 TURBO	15,1
2 FIAT MOBI DRIVE 1.0 GSR	14,8
3 FIAT ARGO DRIVE 1.3	14,6
4 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	14,5
5 FIAT MOBI DRIVE 1.0	14,3
SEDÃS MÉDIOS	
1 HONDA CIVIC EXL 2.0	12,8
2 HONDA CITY EXL	12,5
MERCEDES-BENZ C 180 AVANTGARDE	12,5
4 KIA CERATO	12,1
5 CHEVROLET CRUZE LTZ 1.4 TURBO	11,8
CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 BMW i8	24,2
2 SUZUKI SWIFT SPORT R 1.6	12,4
3 AUDI A1 AMBITION 1.4 TURBO	12,0
MINI COOPER S 2.0 TURBO	12,0
5 DS 3 1.6 TURBO	11,1
SUVS, PICAPES E OUTROS	
1 VOLVO XC90 HYBRID	34,5
2 TOYOTA PRIUS HYBRID	23,6
3 FORD FUSION TITANIUM HYBRID	19,2
4 SUZUKI VITARA 1.4 TURBO	14,3
5 FORD KA+ SE 1.0	12,5

* Consumo urbano (em km/l)

OS MAIS RÁPIDOS**

HATCHES COMPACTOS	
1 FORD FIESTA TITANIUM 1.0 TURBO	9,5
2 HYUNDAI HB20 1.6	10,8
3 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	11,0
4 VW FOX HIGHLINE 1.6	11,1
NISSAN MARCH SL CVT 1.6	11,1
SEDÃS MÉDIOS	
1 AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	8,1
2 AUDI A3 SEDAN 2.0 TURBO	8,8
3 MERCEDES-BENZ C 250	7,0
4 BMW 320I ACTIVEFLEX	7,1
5 VW JETTA HIGHLINE 2.0 TURBO	7,5
CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 PORSCHE 918 SPYDER	2,8
2 PORSCHE 911 TURBO 3.8	3,1
3 NISSAN GT-R	3,3
4 AUDI R8 PLUS V10	3,4
5 PORSCHE 911 CARRERA S	3,8
SUVS, PICAPES E OUTROS	
1 AUDI RS 6 AVANT PERF. V8 4.0	3,6
2 AUDI RS 7 PERFORMANCE V8 4.0	3,7
3 MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	4,0
4 MERCEDES-AMG S 63 L	4,2
5 AUDI A8 4.0 TFSI QUATTRO	4,3

** 0 a 100 km/h (em segundos)

MELHORES FRENAGENS***

HATCHES COMPACTOS	
1 CHEVROLET ONIX ACTIV 1.4	60,7
2 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	61,2
3 VW FOX PEPPER 1.6	61,6
4 FIAT UNO SPORTING 1.4	62,1
5 VW TAKE UP! 1.0	63,0
SEDÃS MÉDIOS	
1 CHEVROLET CRUZE LTZ 1.8	55,7
2 VW JETTA 1.4 TURBO	58,2
3 AUDI A3 SEDAN 1.8 TURBO	58,9
4 AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	59,5
5 FORD FOCUS FASTBACK 2.0	60,0
CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 PORSCHE 918 SPYDER	51,4
2 PORSCHE 911 TURBO 3.8	52,5
3 PORSCHE 911 CARRERA S	53,6
4 AUDI R8 PLUS V10	56,9
5 CHEVROLET CAMARO FIFTY V8	57,0
SUVS, PICAPES E OUTROS	
1 AUDI A6 2.0 TURBO	53,0
JAGUAR XJ	53,0
3 AUDI A3 CABRIOLET 1.8 TURBO	54,5
4 MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	54,7
5 MERCEDES-AMG CLA 45	58,1

*** Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

COMO É O NOSSO TESTE

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, fazemos todas as medições com o dispositivo ativado.

Frenagem: simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total.
Consumo: há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há ele paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados a partir da norma NBR-7024

O motor diesel não é silencioso, econômico, limpo nem potente

O que esperar de um SUV Fiat?

O Levante é um Maserati Ghibli com pernas de pau e suspensão a ar. E este era baseado num Classe E de 30 anos atrás. Ou seja, é um táxi com relógio porcaria

Você deve ter notado que algumas pessoas começaram a usar calças rasgadas nos joelhos. Isso significa que a tradicionalíssima alfaiataria Gieves & Hawkes, da Savile Row, entrou na moda e está vendendo ternos com buracos esfarrapados nas pernas? Não. Isso nem deve ter passado pela cabeça dos alfaiates. Eles gastaram centenas de anos cuidando da reputação e sabem que seria imprudente jogar tudo fora na busca de um dinheirinho a mais.

As pessoas deveriam fazer o que sabem. Você não vai ver o chef Gordon Ramsay fazendo programas sobre manutenção de motos ou o ator Vin Diesel interpretando Hamlet. Só que no mundo dos automóveis, as coisas são diferentes. A moda atual são os SUVs e, em vez de ficar parados dizendo "isso não vamos fazer", a Aston Martin, Porsche, Bentley, Jaguar, Alfa Romeo e Lamborghini resolveram deixar o bom senso de lado e pensaram: "Vamos também ter um pouco disso, obrigado".

A Lamborghini já entrou nessa área antes, com o assustador LM002, de 1982. Com o mesmo V12 do Countach, era um monstro colossal e hilário. Uma vez tentei dirigir um, mas não deu muito certo, porque o câmbio travou em segunda. Fui para o banco de trás e empurrei a alavanca com as pernas, enquanto um camarada musculoso sentou no painel e usou toda a sua força para puxá-la. Suspeito que o LM002 não era uma tentativa séria para entrar no ramo de veículos militares pré-Hummer, sendo só um presente de italianos poderosos para o coronel Muamar Gaddafi, que, pelo que se diz, adorou.

Talvez a Lamborghini possa se safar com um SUV hoje em dia na sua linha de produtos porque, como sabemos, ela começou como fabricante de tratores, e todos os seus carros sempre tiveram um certo encanto estilo He-Man. Eles são construídos para andar a 15 km/h em ruas chiques, não a 150 em Nürburgring.

JEREMY CLARKSON

É jornalista, ex-apresentador do programa *Top Gear* e celebridade amada pelos fãs e odiada por algumas marcas

Mas a Aston? A Jaguar? A Alfa Romeo? A Bentley? Empresas como essas fabricando SUVs é tão estranho quanto o McDonald's lançando um sorvete de agrião e couve. E isso antes de chegarmos à Maserati.

A Maserati fez sua fama nos anos 50 na F-1 e então, na década seguinte, impôs-se no mercado com uma sucessão de automóveis exóticos incrivelmente belos, batizados com nomes de ventos de todo o mundo. Uma empresa, enfim, à qual não caberia fazer um Land Rover pomposo. Mas foi exatamente o que ela fez.

O modelo em questão se chama Levante, nome que para um britânico soa como se fosse um tipo de sabonete para aqueles homens que dão atenção extra à aparência.

Se a Maserati tivesse feito uma reunião para decidir que carro ele deveria ser e se escolhesse enfatizar o "Sport" da sigla SUV, ele poderia ter tido uma chance. Também poderia tê-lo tornado o máximo em luxo, para fazer o Bentley Bentayga parecer um carrinho de bebê. Isso também teria funcionado. Em vez disso, ela fez uma reunião na qual deve ter dito: "Certo. Vamos fazer o carro pelo menor custo possível".

A começar pelo relógio. Os Maserati sempre tiveram um elegante relógio oval, o tipo de coisa que você esperaria ver o David Beckham fazendo propaganda em aeroportos. Mesmo quando a Maserati estava

Aston, Jaguar, Alfa e Bentley fabricando SUV é tão estranho quanto ver o McDonald's lançar um sorvete de agrião e couve

falida e fabricava o Biturbo, nunca desceu ao ponto de ir pelo caminho digital da Casio. No Levante, porém, há um relógio de plástico circular ordinário montado em um oval também de plástico. Você olha e pensa: "Bom, se eles resolveram economizar nisso, onde mais os contadores se divertiram passando a tesoura?"

A resposta fica óbvia ao ligarmos o motor. Logo haverá um V6 a gasolina, mas hoje o Reino Unido só tem o diesel. O que não seria tão ruim se fosse moderno, silencioso e cheio de torque. Em vez disso, a Maserati escolheu um motor de uma só turbina que estava disponível por aí. Ele não é silencioso, potente, econômico nem limpo. É só uma ferramenta que cumpre uma tarefa e num Maserati de mais de 50.000 libras (R$ 210.000). Então, você começa a andar e logo o carro todo tem um ataque histérico. Ele é tão grande e largo que seus sensores de alerta de colisão sempre acham que você vai bater em algo. E, quando estaciona, ele vai à loucura, insistindo que você pare de dar a ré mesmo que haja espaço para construir uma mansão entre você e o carro atrás.

E há outro problema com o tamanho do Levante. Ele não se traduz em espaço interno. O porta-malas não é tão grande assim, o banco de trás não é grande o suficiente para três adultos e, na frente, você se sente apertado e claustrofóbico.

Você pode imaginar que essas ninharias sumiriam ao sair da cidade e chegar a um belo trecho de estrada aberta. Nada disso. Como todos os puristas, fiquei feliz quando ouvi dizer que o Levante não seria só um Jeep forrado de couro (tanto a Chrysler, dona da Jeep, quanto a Maserati fazem parte do Grupo Fiat), mas sim um Ghibli de pernas de pau com suspensão a ar. Mas isso não é muito melhor, porque o Ghibli é baseado no velho Chrysler 300C. O qual, por sua vez, era baseado no táxi Mercedes Classe E de 30 anos atrás. Então, o Levante é basicamente um táxi com um relógio porcaria.

Você vê evidências do reaproveitamento de peças em todo o interior. Sim, há muito couro, o que é bom, mas vários dos botões foram tirados de antigos carros americanos. Há muitas pessoas da minha idade que adorariam ter um Maserati. Deitar na cama à noite sabendo que você tem um na garagem o deixaria feliz. Mas não o Levante. Ele não tem o visual, não passa a sensação e nem a experiência de dirigir da imagem que você tem em mente. Para piorar, não tem o visual, não passa a sensação e nem a experiência de dirigir tão boa quanto a dos seus rivais. Em termos simples, BMW, Mercedes, Audi e Land Rover podem lhe oferecer algo melhor. Muito melhor.

Aposto que o novo Alfa Romeo Stelvio também é melhor. Embora seja outro carro da casa Fiat que não deveria ter sido produzido. QR

Em vez do tradicional relógio oval elegante, agora há um circular de plástico ordinário

Corrida maluca

Para conseguir vencer uma temporada, os projetistas já bolaram cada carro...

SANTOS DUMONT DAS PISTAS

Na temporada da Fórmula 2 de 1968, a Brabham buscou várias soluções para aumentar a aderência do BT23C nas curvas. Como a adição deste aerofólio, que lembrava as asas do 14-Bis, logo ignorado por deixar o carro pesado demais.

TETO PRÓPRIO

A Lotus ficou famosa pelo pioneirismo nos testes de aerodinâmica na F-1, como este 49B de 1969, de duas asas, cada uma fixada numa suspensão. Um ano antes, já usara uma enorme asa elevada no eixo traseiro.

PRÊMIO DE BANDEJA

O spoiler dianteiro do March 711 originou o apelido Bandeja de Chá, mas a esquisitice tinha explicação: dissipar o ar para cima, rompendo a barreira de ar. Foi o que ajudou Ronnie Peterson a ser vice da F-1 em 1971.

CHÁ DAS CINCO

O que está no alto deste Ligier JS5 não é um grande santantônio, e sim uma entrada de ar que resfriava o V12 3.0. Projetado em 1976, o estranho sistema de refrigeração acabou lhe rendendo o nome de Bule de Chá.

VISÃO CENTRISTA

O Eifelland Type 21 só competiu em 1972, pois a entrada de ar do motor e o retrovisor no centro não se mostraram práticos. Para piorar, com tanta lataria, ele superaquecia demais e precisou passar por mudanças.

ALVO FÁCIL

Criado para a temporada de 2001, o Arrows A22 correu apenas nos treinos do GP de Mônaco. A bizarra asa dianteira ajudava o bico a grudar no chão, mas prejudicava a visibilidade e acabou sendo vetada pela FIA.

CENTOPEIA VELOZ

O Tyrrell P34 (1976-77) foi o único F-1 com seis rodas. A ideia de reduzir a área frontal com pneus menores e melhorar a aerodinâmica deu resultado, mas revelou ser complexo e de difícil manutenção.

FICA FRIO!

O Ensign N179 só correu uma vez na F-1. Com três radiadores para resfriar o V8 Ford-Corworth de 3 litros, sua dianteira lembrava uma escada, e ele logo deu lugar a um modelo mais eficiente – e de design bem tradicional.

PÁ DE CAL

A Ferrari 312 B3 foi criada no fim de 1972, mas nunca passou dos testes. Seu design estranho fez com que a imprensa italiana a apelidasse de Spazzaneve (Pá de Neve), o que por fim acabou derrubando o projetista.

FOTOS DIVULGAÇÃO

FALTA DE VISÃO

O BMW F1.06, de 2006, trazia duas hastes na dianteira e traseira, para melhorar o fluxo de ar. Usadas só no GP da França, foram banidas pela FIA, que alegava que poderiam atrapalhar a visão dos demais pilotos.

“Você quer, você pode. Você conquista.”

“Quase nem acredito que eu consegui o carro dos meus sonhos de um jeito tão simples.
Foi com o Consórcio Unifisa, que um amigo me indicou. Vendi meu carro e dei um lance. Ganhei.
Agora estou pagando em pequenas parcelas sem juros. Foi o máximo.
O próximo plano vai ser um apartamento.”

José Cardoso dos Santos Neto
Operador de Produção - Contemplado pela Unifisa

Unifisa 21 anos

Comece a conquistar agora.
Ligue: (11) 5633-3333

www.unifisa.com.br

TROFÉU OURO NO XV Prêmio ABT

Unifisa
CONSÓRCIO NACIONAL
Especialista em Consórcio

MICHELIN PRIMACY 3
RODA MUITO MAIS QUILÔMETROS
COM A SEGURANÇA QUE VOCÊ MERECE

VIAJAR POR TODA A AMÉRICA DO SUL
IR E VOLTAR DO CHUÍ AO OIAPOQUE
2.920 PASSEIOS AO **CINEMA**
IR E VOLTAR POR TODA A TRANSAMAZÔNICA
CONHECER 10 ESTADOS BRASILEIROS PELA BR-116
2.093 VOLTAS NO AUTÓDROMO DE INTERLAGOS
CONHECER **TODAS AS PRAIAS** DO LITORAL BRASILEIRO, SEM PULAR NENHUMA

MICHELIN.COM.BR/**PRIMACY3**

MICHELIN
A melhor maneira de ir mais longe

Testes realizados em 2015, certificados pelo Instituto DEKRA, com pneus comprados no mercado brasileiro (Pirelli, Goodyear, Bridgestone, na dimensão 225/45 R17). Média dos resultados para os pneus dianteiros e traseiros.